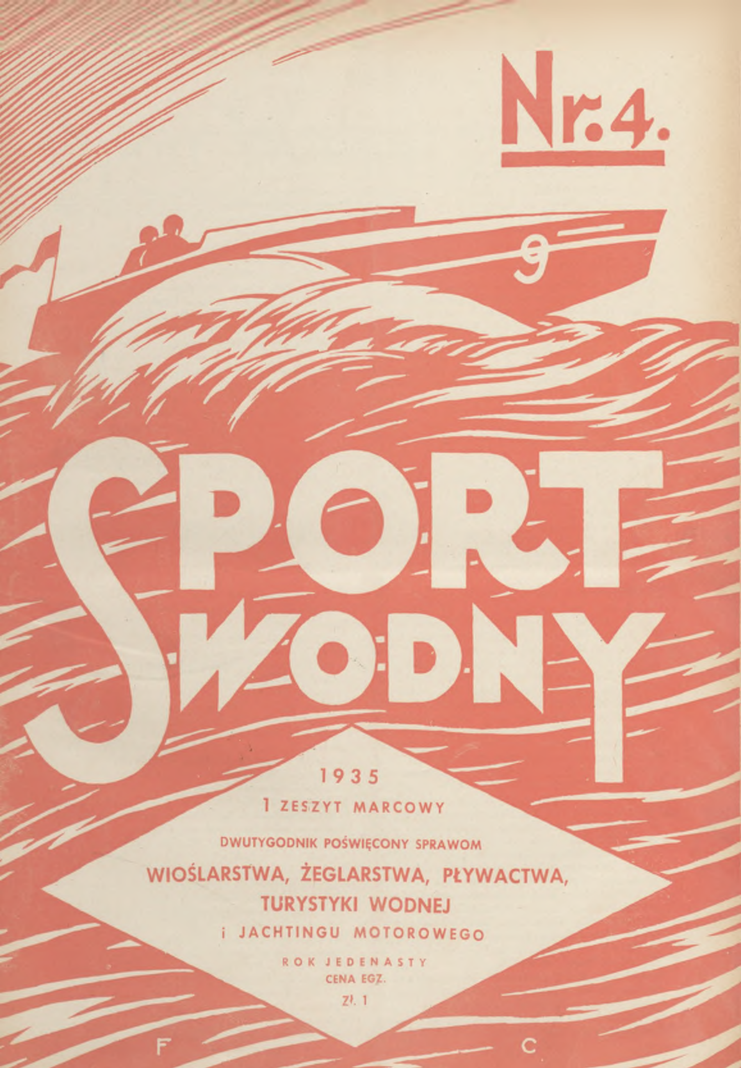
Nr. 4.



SPORT WODNY

1935
1 ZESZYT MARCOWY

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,
TURYSTYKI WODNEJ
i JACHTINGU MOTOROWEGO

ROK JEDENASTY
CENA EGZ.
ZŁ. 1

F C

Kluby i sekcje należące do Polskiego Związku Kajakowego

Warszawa, Myśliwiecka 3.

1.	S. K. Białowieskiego Klubu Sport. „Białowieża"	Białowieża, Sąd Grodzki.
2.	Wintersportklub	Bielsko-Biała.
3.	Sekcja Kajakowa W. K. S. 61 p. p.	Brodnica, woj. pomorskie.
4.	S. K. Klubu Pływackiego „Wodnik"	Bydgoszcz, Plac Weisenhoffa 11, m. 1.
5.	Klub Kajakowy „Rusałka"	Chełmno Pomorskie, Ratusz, p. Luther.
6.	Tow. Gimnastyczne „Sokół"	Chełmno Pomorskie, ul. Dworcowa 6, p. Odrowski Tadeusz
7.	Klub Kajakowy „Chorzowianka"	Chorzów, Państw. Fabr. Zw. Azot.
8.	Śląski Klub Kajakowy	Chorzów I ul. Stawowa 8, II p.
9.	S. K. Tow. Sport. „Fablok"	Chrzanów, Fabr. Lokom. Woj. Krak.
10.	S. K. Tow. Gimn. „Sokół"	Grudziądz, ul. Mickiewicza 12, p. Banasza.
11.	Klub Kanuistów	Katowice, ul. Kościuszki 30, p. Macieliński Stanisław.
12.	Okr. Sek. Kaj. Poczt. Przysp. Wojsk	Katowice, Dyr. Poczt. i Tel., ul. Pocztowa 9, II p. p. Hlas
13.	Wintersportverein	Katowice, ul. Dworcowa 11.
14.	S. K. Woł. Tow. Krajoznawczego	Kostopol (Wołyń), ul. 11 Listopada 43.
15.	Sekcja Kajakowa A. Z. S.	Kraków, ul. Kościuszki 12.
16.	S. K. S. „Cracovia"	Kraków, Wielopole 4, m. 6.
17.	Kol. Przysposobienie Wojskowe	Kraków, Płaszów Ognisko.
18.	S. Kaj. Żyd. Tow. Gimn. „Makabi"	Kraków, Jagiellońska 10, II p.
19.	Sek. Kaj. Poczt. Przysposobienia Wojskowego	Kraków, Szwedzka 25.
20.	Policyjny Klub Sportowy	Kraków, Siemiradzkiego 24.
21.	Koło Kajak. Oddz. Wioślarskiego „Sokoła"	Kraków, ul. Emaus 41a, p. Wł. Cyrek.
22.	Tow. Wiośl. Narc.	Kraków, ul. Batorego 7, p. inż. Vamos Wł.
23.	Odz. Kajak. W. K. S. „Wawel"	Kraków, ul. Widok 6, p. Plebańczyk M.
24.	Sek. Kaj. Zw. Młodz. Chrz. Pol. YMCA	Kraków, ul. Krowoderska 8.
25.	Sek. Kaj. Tow. Gimn. „Sokół"	Krosno, ul. Staszica 102, p. Bargman.
26.	Grono Miłośników Sport.	Luboń pow. poznański.
27.	Sekcja Wodna A. Z. S.	Lwów, ul. Marszałkowska 1, Nowy Uniwers.
28.	Sek. Kaj. Lw. Kl. Sport. „Pogoń"	Lwów, ul. Rutowskiego 23.
29.	Sek. Kaj. Polsk. Tow. Tatrzańskiego	Lwów, Akademicka 23, parter.
30.	Sek. Kaj. Zw. Oficerów Rezerwy	Lwów, ul. Halicka 19, I p.
31.	Sek. Kaj. Żyd. Akad. Koła Miłośników Krajozn.	Lwów, Pl. Marjacki 4, I p.
32.	Sek. Kaj. Klubu Wiośl. „Temida"	Łuck, ul. Brygidek 8.
33.	Klub Sportowy „Hellas"	Mysłowice, ul. Nowokościelna 1, p. Błasz
34.	Towarzystwo Wioślarskie	Nowy Sącz.
35.	Sek. Kaj. Żyd. Tow. Krajoznawczego	Nowy Sącz, ul. Jagiellońska 28, p. Syrop.
36.	Sek. Kaj. Tow. Gimnastycznego „Sokół"	Nowy Targ.
37.	Sek. Kaj. Kat. Stow. Młodzieży Polskiej	Poznań, ul. Szwajcarska 18/17, p. Wachowiak Stanisław.
38.	Klub Składakowców	Poznań, ul. Składowa 1, p. Adamski.
39.	Sek. Kaj. Klubu Wioślarskiego 28/32	Poznań, ul. Św. Rocha 116, m. 6.
40.	Kolejowe Przysposobienie Wojskowe	Poznań.
41.	Pierwszy Poznański Klub Kajakowców	Poznań, ul. Podgórna 8, m. 11, p. Krąkowski
42.	Sek. Kaj. Pocztowego Przysposobienia Wojskowego	Poznań, Dyr. Poczt. i Telegr., p. Frankie.
43.	Klub Sportowy „Surma"	Poznań — Ratusz, p. Szkarabkiewicz.
44.	Sek. Tur. Wodnego P. T. K.	Sochaczew, Rozlazłów Szlachecki, p. Bader.
45.	Sek. Kaj. Pienińskiego Klubu Sportowego „Wisła"	Szczawnica, Willa Sobieskich.
46.	Klub Kajakowców	Toruń, ul. Nadbrzeżna 1.
47.	Sek. Kaj. A. Z. S.	Wilno, ul. Zawalna 16.
48.	Sek. Kaj. Żyd. Tow. Gimnastycznego „Makabi"	Wilno, ul. Wileńska 6, m. 19, p. Abramowicz.
49.	Sek. Kaj. Koła Przyjaciół Harcerzy	Włocławek, ul. Łęgska 24, m. 5.
50.	Sek. Kaj. W. K. S.	Włocławek, ul. Reymonta Nr. 38, p. Kpt. Witkowski.
51.	Sek. Kaj. Yacht-Klubu A. Z. S.	Warszawa, ul. Wioślarska 8.
52.	Kierownictwo Drużyn Wodnych Z. H. P.	Warszawa, ul. Myśliwiecka 3.
53.	Sek. Wodna Kl. Sport. „Laur 29"	Warszawa, Polna 34.
54.	Sek. Kaj. Żyd. Tow. Gimnastycznego „Makabi"	Warszawa, Nalewki 2-a.
55.	Sek. Kaj. Oficerskiego Yacht-Klubu R. P.	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie 2.
56.	Sek. Tur. Wodn. Polsk. Tow. Krajoznawczego	Warszawa Wał Miedzeszyński
57.	Drużyny Wodne Związku Strzeleckiego	Warszawa, Myśliwiecka 3.
58.	Klub Wioślarski „Syrena"	Warszawa, Solec 10.
59.	Sek. Kaj. Touring-Klubu	Warszawa, Kredytowa 2.
60.	Sek. Kaj. Warsz. Tow. Wioślarskiego	Warszawa, Br. Pierackiego 19.
61.	Sek. Tur. Wodnej Kl. Wioślarskiego „Wisła"	Warszawa, Wioślarska 4.
62.	Sek. Kaj. Wojsk. Klubu „Żoliborz"	Warszawa, Cytadela, Brama Biel. (l. zim. Cieszkowskiego 4).
63.	S. S. Tur. Zw. Prac. Umysł. i Zw. Mlecz. i Jajcz.	Warszawa, ul. Hoża 51.
64.	Sek. Wiośl. Klubu Sportowego „ZUAW"	Warszawa, Wybrzeże Saskiej Kępy 36.

ROK II WARSZAWA MARZEC 1935 R. Nr 4

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Rok przedolimpijski

Rok przedolimpijski 1935. Sport polski oczekuje szczególnie wielki wysiłek. Zbędne powtarzać poraz nie wiem który liczne racje, dla których sporty wodne muszą wystąpić w Berlinie. Wiemy, że być tam musimy, i to reprezentowani jak najpełniej, jak najlepiej.

Ze względów budżetowych, jak i ustrojowych, sport nasz dotąd wysyłał na Olimpjady reprezentacje „kadłubowe", niedostateczne, ułamkowe. Reprezentacja 1936 roku ma być pełną. Wystąpić muszą wszystkie żywotne gałęzie sportu polskiego, a nadewszystko sporty wodne. Jesteśmy pokoleniem, które walczy o realizację Polski na morzu. Pokoleniem wodniaków. Musimy na szerokiej arenie sportowej zadokumentować, że istniejemy, że się doskonalimy, że nie jesteśmy już „qualite negligeable",— lecz że mamy ambicje i prawo do kroczenia w szeregach światowej awangardy. Obok mającego już niejeden sukces światowy wioślarstwa stanąć mają na starcie żeglarze, kajakowcy i pływacy.

W Berlinie wodny sport polski będzie walczył nie tylko o laury olimpijskie, ale nadewszystko o uznanie i szacunek wielkiego sportowego narodu, który nie tak jeszcze dawno zaliczał nas do obywateli świata II klasy.

Cel wielki, okazja jedyna. Droga do zwycięstw daleka. Bądźmy szczerzy. Mimo wspaniałego rozrostu i postępu sporty wodne w Polsce przypominają potworka. Brak im harmonijnej budowy, organicznej mocy. Mamy już masy, lecz jakżeż niski ich poziom, mamy talenty z Bożej łaski, zbyt wiele jednak na nich budujemy.

Zbyt wiele improwizacyj, wyczynów jednostkowych — zbyt mało wysiłku zbiorowego.

Rok 1935 musi luki i braki usunąć.

Wydobyć na wierzch talenty, wzmocnić wewnętrzną strukturę polskiego sportu.

Wytknąć należy jasno idee, opracować szczegółowy plan pracy przygotowawczej, a nadewszystko usprawnić organizacje tak, by w sprawie przygotowań olimpijskich była jedna myśl i jedna wola realizatorska.

Specjalne warunki w jakich powstały u nas niektóre gałęzie sportów wodnych jak żeglarstwo; kajakarstwo, — sprawiły, że noszą one u nas inny charakter niż zagranicą. Silnie postawiono kierunek turystyczny, na tem polu mamy imponujący dorobek, zarówno zbiorowy, jak i jednostek, — niestety na Olimpiadach oceniany jest jedynie walor sportowy. A tu mamy wielkie zaniedbania.

Program pracy przedolimpijskiej musi oprzeć się na drobiazgowej analizie programu olimpijskiego. Do wymagań regulaminu Olimpjady nagiąć należy nasz sport żeglarski i kajakowy.

Musimy doszkolić naszych regatowców, dociągnąć ich do poziomu światowej klasy.

Wiem, o tem, że to nie łatwo, że reprezentacji nie robi się z piątku na niedzielę.

Mamy jednak przed sobą przeszło rok, szmat czasu niemały. Nie jesteśmy ząbkującemi niemowlętami. Naszym sportowcom przeglądają już pazury. Zaprawa, zawody krajowe, starty z klasą i extraklasą zagraniczną, nienaganne wyszkolenie techniczne, styl, taktyka, i wzorowy sprzęt, pozwolą wyrównać rażącą jeszcze dziś różnicę.

„Obiecujących młodzieńców" musimy wychować na mistrzów.

Na szczęście pierwsze kroki już poczyniono w roku zeszłym. Nawiązanie kontaktu ze sportem niemieckim przez udział Polski w „Kielerwoche", i udział czołowych osad niemieckich w wyścigu górskim na Dunajcu. W roku bieżącym obozy przedolimpijskie.

Kajakowcy urządzają obóz pod kierunkiem najwybitniejszego trenera Niemiec dr. Arendta. Startować będą w najsilniejszej konkurencji zagranicznej w ciągu sezonu parokrotnie, zarówno w kraju jak i zagranicą

Żeglarze również nie „zasypiają gruszek w popiele". Udział Polski w klasie monotypów 10 m² i „Starów" jest już niemal przesądzony.

Wierzymy, że kierownicy sportowi nie zaniedbają niczego, by podnieść poziom naszych „repów". Wiemy, że dostarczą im trenerów, dadzą okazję do walki na torze i wyborowy sprzęt. Wiemy również, że tak będzie, jeśli będą pieniądze.

Te muszą się znaleść, i to zarówno w kasie państwowej, jak i kieszeniach społeczeństwa. Stoi przed sportem polskim cel: Zwyciężyć w Berlinie. Cel wielki, prestigowy! Sporty wodne oczekuje szczególnie wielki wysiłek, by z walki wyjść z honorem. Obowiązkiem każdego wodniaka jest przyczynić się w miarę możności, datkiem, pracą do realizacji wielkiego celu, jaki wytknęły sobie na rok 1935 i 1936 sporty wodne.

Plan przygotowań przedolimpijskich nie może załamać się ze względu na brak pieniędzy. Atuty, jakie nam daje Olimpjada berlińska wygrać musimy do końca, — nie wolno zmarnować okazji, załatwić sprawy Olimpjady połowicznie, — łataniną.

Władze sportowe i państwowe zrobią wszystko co do nich należy. Głos ma „szary człowiek", którego datek zadecyduje, czy z Berlina wrócimy z tryumfem, czy z porażką.

Znając ofiarność i patryotyzm ogółu wodniaków nie wątpimy, ani na chwilę, że egzamin obywatelski zdadzą, zarówno na olimpijskich torach, jak i przy kasach Komitetu Olimpijskiego.

U wrót sezonu

Jeszcze kilka, kilkanaście dni a nasze rzeki i jeziora znowu zaroją się od wioślarzy. Od wczesnej zimy praca musiała chować się do basenów i sal gimnastycznych. Wioślarze częściowo wiosła zamienili na narty i kijki, ale ciągle z myślą o naszych wielkich spotkaniach na wodzie. A trzeba wiedzieć, że sezon 1935 jest szczególnie ważnym. Jest to ostatni egzamin naszej sprawności, okazja do wykazania się postępami, ostatnia sposobność do zdobycia legitymacji olimpijskiej.

Porównanie naszych akcyj z r. 1935 z akcjami z r. 1932 nie wypadnie zbyt korzystnie. W r. 1932 posiadaliśmy kilka doskonałych osad poznańskich. Wówczas wogóle mówiło się, że do Los Angeles pojedzie dwójka i czwórka K. W. „04". A potem przyszły jeszcze na pomoc dwie świetne osady warszawskie W. T. W.

Od tego czasu wiele się zmieniło. Świetna czwórka olimpijska W. T. W., w której możliwości leżało zdobycie złotego medalu olimpijskiego, nie istnieje. Nie ma także dwójki WTW — nie ma dwójki K. W. „04". Na ich miejsce posiadamy właściwie jednego tylko wioślarza wielkiej klasy — Rogera Vereya. A ten ostatni miał sezon nad podziw słaby. Właściwie cały jego sezon, to były dwa starty. mistrzostwo Polski i mistrzostwo Europy. Jest to zbyt mało, aby móc się pokusić o mistrzostwo olimpijskie Europy. Mistrzostwa tego nie było, a dziś trudno dysputować, czy nawet przy normalnym przebiegu zawodów w biegu jedynek mistrzostwo to wogóle było możliwe do zdobycia.

Tak, jak się dziś sprawa przedstawia, gdyby dziś przyszło nam wysyłać kogoś na Igrzyska olimpijskie — to musimy jasno sobie powiedzieć, że jedyną naszą bronią jest ten właśnie Roger Verey, który ma szanse znaleźć się między pierwszymi. Gdyby Verey potrafił utrzymać swoją formę z r. 1933 i nawet nieco ją poprawić — moglibyśmy sobie powiedzieć, że Verey, to jeden z faworytów mistrzostwa olimpijskiego.

Dzięki Bogu mamy jeszcze jeden pełny sezon przed sobą i sezon ten musi być wykorzystany. W naszych klubach utrzymuje się przekonanie, że tylko wielkie kluby mogą doprowadzić swoje osady do wysokiej klasy, że sukcesy, to tylko kwestja dobrze płatnego trenera — Niemca, albo Anglika. Czy jednak tak naprawdę jest? W wielu wypadkach — nietylko u nas, ale i zagranicą trafiało się, że mistrzostwo zdobywała osada małego klubu. — Najlepszy przykład, to mistrzostwo Włoch osady S. C. Pallanza, miejscowości liczącej zaledwie ok. 1000 mieszkańców. A więc jest coś, co więcej znaczy, niż zagraniczny trener, niż luksusowe warunki pracy.

Rzecz jasna, że ten zawodnik, ta osada, które mają do dyspozycji i trenera i rozmaite wygody — prędzej dojdą do wyżyn ekstraklasy, ale mimo to rola mniejszych klubów nie jest tak beznadziejna, jakby się to wydawało. Miałem sposobność rozmawiania z wieloma trenerami, nietylko wioślarskimi, ale z szeregu innych gałęzi sportu i ci jednogłośnie stwierdzili, że sprawa zwycięstwa, to nietylko dobry trener, ale przedewszystkiem dobry duch, panujący w osadzie, utrzymujący się w całym klubie.

Czy duch ten jest w naszych klubach? Niestety, musimy stwierdzić, że nie we wszystkich. W wielu klubach mamy do czynienia z dużą dozą niechęci do sportu rekordowego. Mówi się otwarcie, że utrzymanie zawodników, koszt sprawienia nowej łodzi, trenera i t. p. stanowią olbrzymie pozycje w budżecie, pozycje, których nie równoważą wcale sukcesy regatowe. Mówi się otwarcie: najmniej płacą, a najwięcej korzystają, odwracając się do zawodników i usiłując zepchnąć ich na drugi plan w klubie.

Jest rzeczą jasną, że takie stawianie sprawy nie może obudzić w naszych dość nielicznych kadrach zawodników entuzjazmu, że nawet najchętniejsi do pracy ludzie ustają w niej i załamują się i zniechęcają. Jeśliby ten nastrój, panujący nawet w niektórych czołowych naszych klubach, miał się nadal utrzymać, to wtedy rzeczywiście nasza pozycja będzie niewesoła.

A więc przygotowanie olimpijskie musimy rozpocząć od przebudowy psychiki naszych wioślarzy-członków towarzystw wioślarskich. Muszą oni wreszcie zrozumieć, że kluby wioślarskie mają pewne posłannictwo społeczne, że nie mogą być towarzystwami przewozu znajomych osób i klubami o charakterze towarzyskim, w których głównem zadaniem jest brydż i dancing.

Naturalnie nie może być mowy, aby starsi członkowie klubów mieli wyzbywać się zupełnie swych przyjemności, płynących z racji należenia do klubu — nikt nie domaga się nawet takiej abnegacji — chodzi tylko o umiejętność pogodzenia swoich interesów z interesami klubu, jako takiego. Ta umiejętność jest bardzo ważna i musimy się jej domagać od wszystkich naszych członków. Mamy dobitny przykład na wioślarzach niemieckich, gdzie wszystko zostało podporządkowane myśli o zwycięstwie na Olimpjadzie. Wszelkie inne tematy zostały usunięte w cień, a na pierwszy plan wysunięto przygotowania olimpijskie. I rzecz dziwna — masy członków klubów niemieckich nie tylko nie uskarżają się na jakieś pokrzywdzenie, ale za zaszczyt uważają sobie być pomocnymi przy tej wielkiej pracy dla dobra ogółu.

Oczywiście, można lekceważyć znaczenie sukcesów sportowych, można twierdzić, że są to rzeczy mało ważne, ale zdanie takie dziś dowodzi tylko olbrzymiego zacofania. Jeśli władze rządowe przez P. U. W. F. powiedziały otwarcie, że sukcesy sportowe posiadają tak doniosłe znaczenie dla Państwa, że musi się tą sprawą zająć władza oficjalna, to chyba najlepszy dowód, że ta sprawa musi przedstawiać się nieco inaczej, niż chciałyby tego rozmaite, mniej zdyscyplinowane żywioły, rządzące niestety, w wielu naszych klubach.

Praca zimowa w wielu klubach jest już na ukończeniu. Ale nie pomylę się, jeśli powiem, że olbrzymia większość naszych klubów zamknęła podwoje przystań na zimę i otworzy je dopiero, gdy lód spłynie z rzek, gdy da się wyjechać na spacer. Olbrzymia większość naszych wioślarzy spędziła zimę bezczynnie, o ile osobiste zainteresowania nie skierowały ich na tory lodowe lub w góry na wycieczki i zawody narciarskie. Z tym afktem liczyć się musimy, ale od tych klubów, które pozostały w tyle domagać się musimy tem większej pracy obecnie.

Jeśli naprawdę tu i ówdzie warunki były tak ciężkie, że nie dało się przeprowadzić jakiegoś przygotowania zimowego, to teraz musi się zakasać rękawy i zabrać się na serjo do pracy. Zwołać wioślarzy na przystanie — przemówić gorąco — zaapelować, aby w imię wielkiej sprawy wzięli się do roboty, potworzyć osady i trenować, trenować i jeszcze raz trenować.

Może ktoś powiedzieć, że trudno trenować, jeśli nie ma trenera — ale to nieprawda. Przedewszystkiem kilkunastu naszych wioślarzy ukończyło doskonałe kurs trenerski w jesieni. Wielu przechodziło wyszkolenie w klubach i na kursach prowincjonalnych, wielu brało udział już w treningach regatowych, trzeba więc, aby wszyscy teraz oddali swe wiadomości i siły na usługi klubu. Będzie to wiel-

ki wyścig pracy, w którym nie może zabraknąć nikogo, komu rzeczywiście dobro polskiego wioślarstwa leży na sercu.

Zeszłoroczny program regatowy nie został w stuprocentach zrealizowany. Nie wszędzie odbyły się regaty „otwarcia", regaty prowincjonalne były słabo obsadzone. Nie musimy przecież zacząć pracę od rzeczy najtrudniejszych— od startu w mistrzostwie Polski. Musimy naszych wioślarzy wytrenować na małych regatach prowincjonalnych. Musimy im we własnym klubie dać możność częstego mierzenia swych sił, musimy wmawiać w nich, że praca ich jest konieczną i potrzebną, a wtedy będziemy mieli rezultaty.

Zgadzam się, że praca na prowincji w małych klubach nie jest zbyt wdzięczną, że w wielu wypadkach trafia się na zacofanie i obskurantyzm, że musi się walczyć nieraz ze złą wolą i fałszywemi ambicjami, ale rzeczy te nie powinny zniechęcać nikogo. Trzeba razem podać sobie ręce i zwartą ławą pchać się do mety. Jeśli nas będzie wielu— nikt nam się nie oprze.

Właśnie w małych miastach warunki pracy sportowej są nieraz lepsze, niż w wielkich centrach, gdzie okazji do zabawy jest wiele, a rozmaite rozrywki odciągają wioślarzy od rzeczowej pracy. Nie każdy potrafi wyrzec się dobnych przyjemności, nie każdy potafi być zakonnikiem wielkiej reguły klasztornej, jaką jest trening sportowy, a zwłaszcza trening wioślarski. Ale właśnie dlatego wszystkie kluby powinny dołożyć starań, aby kadry wioślarzy wzrosły. Nie kadry wioślarzy-spacerowiczów, ale kadry prawdziwych wioślarzy, którzy wiosłują dla pewnych szczytniejszych celów, niż wspólny wyjazd w miłem towarzystwie na kilkukilometrowy spacer.

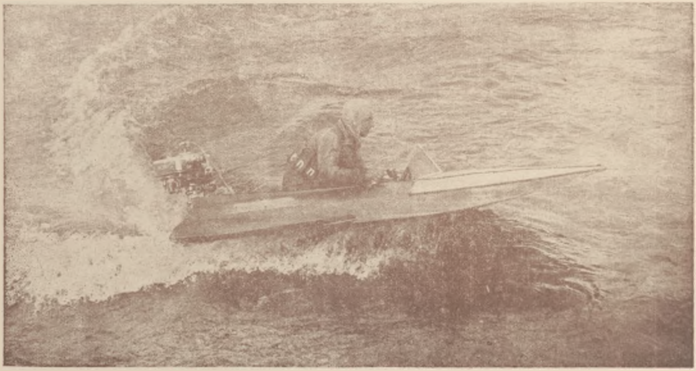
Także łączność mniejszych klubów ze Związkiem pozostawia wiele do życzenia. Wielkie kluby mają wiele sposobności ku temu aby samym dać sobie rady. Małe kluby, gdzie stawia się dopiero pierwsze lub drugie kroki powinny więcej opierać się o Związek i tam szukać rad i wskazówek. Pocóż Komisja Sportowa, pocóż Kapitan sportowy, jeśli właśnie nie po to, aby tym, którzy potrzebują udzielać pomocy i oparcia. Trzeba tylko chcieć tam trafić.

Nasze ośrodki pracują — to wiemy. Doskonale pracują Bydgoszcz i Kalisz, rusza się Warszawa, Włocławek, Grodno i Wilno. Stare „asy" wioślarskie, jak Braun, Kuryłłowicz, Leporowski i inni napewno i w tym roku znajdą się na starcie. Mówi się o możliwości powrotu Ślązaka do treningu, co byłoby szczególnie radosnym objawem, ale kadry te muszą zostać zasilone nowemi nazwiskami. Dojdzie pewnie niejedna doskonała osada z Kalisza i Bydgoszczy, ale to wszystko mało. Nasza grupa wioślarska powinna być dużo liczniejsza. Kalisz może być przykładem, jak w małem stasunkowo mieście prowincjonalnem może naprawdę iść praca sportowa, jeśli się ją należycie poprowadzi.

Ale w tem wszystkiem musi być nieco koordynacji. Jak nie można sobie wyobrazić zwycięstwa wioślarza, który dla popchnięcia łodzi nie zużył wszystkich swoich sił, tak i w klubie nie będzie sukcesów, jeśli wszystkie czynniki nie dołożą starań do osiągnięcia wspólnego celu. Musi to być koordynacja pracy prezesa, kapitana sportowego, całego zarządu, trenera i zawodników oraz wszystkich członków klubu. Ta szara masa musi stanąć murem za zawodnikami, aby oni zdawali sobie sprawę z tego, że walcząc mają należyte oparcie o „zaplecze" klubowe. Każdy może przyczynić się do sukcesu klubowego, a może to zrobić w ten sposób, że wytworzy w klubie atmosferę wzajemnego zaufania i współpracy. Tego domagamy się od naszych członków w ostatnim roku przedolimpijskim, a kto nie zastosuje się do tego wezwania łatwo być może posądzony o działanie na szkodę polskiego wioślarstwa. Szkodników zaś w swojem gronie nie potrzebujemy.

Pamiętajmy o tem. Dzwon olimpijski, zwołujący młodzież całego świata na wielki bój do Berlina już odezwał się. Szkoda byłoby, aby na hasło to nie padł z szeregów wioślarskich odzew: jesteśmy

[illegible]



Dnia 24 lutego r. b. na kanale Wernsdorfskim — Niemcy pp.: Pfeinnig i Blankenfeld przeprowadzili jazdy próbne podczas których udało się pobić rekordy światowe.
Na krótkich dystansach z 51 km/godz. poprawili na 63 km./ godz. na dystansie 12 mil. rekord światowy z 42 km/godz.— poprawili na 60 km/godz., a przy 2-godzinnej jeździe osiągnęli 110,72 km/godz. Wszystko na motorze König A-Junior, pojemność cylindrów 175 cm. Pfennig bierze zakręt nie zmniejszając prawie szybkości.

O reformę tabeli punktacyjnej PZTW.

W ostatnich czasach często byłem interpelowany, czemu to należy przypisać i jak to jest możliwem i co właściwie odzwierciadlać ma tabela punktacyjna PZTW, jeżeli za ostatni sezon 1934 r. Kaliskie Tow. Wioślarskie znalazło się z tak dużą przewagą punktów na pierwszem miejscu tabeli punktacyjnej PZTW, nie zdobywszy w czasie całego istnienia Związku, a więc i w sezonie ostatnim, ani jednego mistrzostwa Polski i nie posiadając ani jednej załogi reprezentacyjnej seniorów.

W istocie taki stan rzeczy mógł wprowadzić pewną dezorjentację wśród szerszych rzesz naszej braci wioślarskiej, a wobec istniejącego zainteresowania tą sprawą, postanowiłem skorzystać z zawsze życzliwego ustosunkowania się Szanownej Redakcji „Sportu Wodnego" do zagadnień, dotyczących naszego wioślarstwa i udzielić kilku wyjaśnień w tej sprawie w drodze publikacji.

Należy przypomnieć, że powołując do życia tabelę punktacyjną PZTW, ówczesny Zarząd Związku dążył do jaknajszerszego spopularyzowania sportu regatowego i stworzenia żywszego współzawodnictwa między klubami. Tabela więc miała być wyrazem ogólnej pracy regatowej w klubach i ten cel został znakomicie osiągnięty. O ile bowiem w pierwszym czasie istnienia tabeli figurowało w niej zaledwie kilkanaście klubów, dziś mamy ich 40, a więc 2/3 wszystkich klubów należących do PZTW. Ilość klubów biorących udział w regatach i ilość załóg wzrastały więc niepomiernie, co bezsprzecznie jest sukcesem, świadczącym o słuszności wprowadzenia tabeli punktacyjnej. Przed dwoma laty tabela punktacyjna słusznie mojem zdaniem została nieco zmodyfikowana przez wprowadzenie punktów za start. Zdarzało się bowiem, że niektóre kluby prowincjonalne prześladowało na regatach niepowodzenie i włożywszy dużo pracy w przygotowanie załóg, a następnie ponosząc znaczne materjalne ciężary przy obsyłaniu różnych regat nie zdołali uzyskać ani jednego zwycięstwa i to nie zawsze dlatego, że załogi ich stały na niskim poziomie, ale nieraz i dlatego, że tak się składało że trafiały na bardzo silną konkurencję w swojej kategorji i przegrane były raczej rzeczą przypadku. Klub taki niesłusznie nie figurował w tabeli punktacyjnej, pomimo wydatnej i b. pożytecznej pracy, co mogło na przyszłość wpływać b. zniechęcająco. Przyznawanie więc chociaż małej ilości punktów za start uważam za b. właściwe.

Obecnie przyszła kolej na dalszą reformę „tabeli punktacyjnej". Zarząd, który wprowadził tabelę punktacyjną z pewnością na chwilę nie przypuszczał, że fakt, jaki zaistniał w 1934 r. może mieć miejsce. Dotąd zawsze na czołowem miejscu stał klub który niezależnie od swej ruchliwości regatowej reprezentował przeważnie przewagę Mistrzostw Polski rozgrywanych na przyjętych 7-miu typach łodzi i należał do nielicznych klubów reprezentujących wioślarstwo polskie na Mistrzostwach Europy. W tym roku po raz pierwszy stało się inaczej. Kaliskie Tow. Wioślarskie niewygrawszy dotąd jeszcze nigdy mistrzostwa Polski i nie posiadając reprezentacyjnej załogi seniorów przez swą energję i wielką pracę wszerz, korzystając z wyrównanego poziomu pozostałych czołowych klubów, zdobywa dobrze przygotowanemi załogami wyłącznie nowicjuszów i młodszych przy dużym wysiłku i ruchliwości tak znaczną ilość punktów, że zakwalifikowało się na pierwsze miejsce w tabeli punktacyjnej. Wprawdzie Kalisz położony jest wyjątkowo korzystnie, gdyż jest blisko Poznania i Kruszwicy, a uwzględniając sam Kalisz i Bydgoszcz do której wszystkie kluby wyjeżdżają na regaty Klub Kaliski ma w pobliżu 4 ośrodki do zdobywania punktów, tem niemniej pracę klubu należy uważać jako wytężoną i uwieńczoną tak zasłużonym wynikiem.

To wydarzenie jest przyczyną, że tabela punktacyjna PZTW stała się dla wielu niejasną i świadczy o bardzo rozwiniętej pracy wszerz, która zaczyna przysłaniać zasługi klubów, posiadających wybitne załogi mistrzowskie, co w konsekwencji mogłoby być przyczyną zniechęcenia i osłabienia pracy i opieki nad niemi ze strony klubów. Ponieważ jest rzeczą niemożliwą ułożyć tabelę, któraby spełniała różne cele — to jest uwydatniła pracę klubów wzwyż i wszerz, a oba te czynniki zazębiają się bezpośrednio i tworzą nierozdzielną całość w dążeniu do postępu, przeto dla uniknięcia na przyszłość podobnych wydarzeń, jak w roku 1934 proponuję, co następuje:

Tabelę punktacyjną utrzymać w zasadzie w dotychczasowej skali punktowania, którą uważam za bardzo trafną prócz drobnych uzupełnień, o których będę mówił dalej. Podawać do publicznej wiadomości pod koniec sezonu nietylko suchą tabelę punktacyjną ale uzupełnić ją możliwie w ujęciu szematycznem wynikami z Mistrzostw Polski, Mistrzostw Europy i Olimpjady, ewentualnie jeszcze innemi zwycięstwami międzynarodowemi, uznanemi za doniosłe znaczenia, za którą to wyniki odnośne punkty byłyby już włączone jak dotąd w ogólną ilość punktów, wykazaną w tabeli dla poszczególnych klubów.

Takie ujęcie byłoby bardziej interesujące dla czytelników i służyłoby poniekąd za roczne sprawozdanie Związku z działalności regatowej klubów, które mogłoby w przyszłości być jeszcze uzupełniane przez kapitana danemi statystycznemi z regat związkowych i innych.

Dla łatwiejszej orjentacji przytaczam przykład wzorując się na roku ubiegłym, a nagłówek proponuję następujący:

Oficjalne sprawozdanie Regatowe PZTW za sezon 1934 r.:

Olimpjada — nie było.

Mistrzostwa Europy — Lucerna:

AZS Kraków — jedynka Verey Włodek, Vice-Mistrzostwo Europy, pkt. 51.

04 Poznań — dwójka ze stern. — doszła do finału.

BTW Bydgoszcz — czwórka ze stern. — doszła do finału

WTW Warszawa — czwórka bez sternika odpadła w repesażu.

Mistrzostwa Polski:

B. T. W. — ósemka i czwórka 95 pkt.

W. T. W. — czwórka bez i dwójka podw. 59 pkt.

K. W. 04-Poznań — dwójka bez i dwójka ze 40 pkt.

A. Z. S.-Kraków — jedynka 14 pkt.

Zwycięstwa międzynarodowe:

(tylko zasługujące na wyróżnienie).

Kaliskie T. W. 418, W. T. W. 346½, B. T. W. 301, W. K. S. „Grodno" 260½, K. W. „Wisła" — Warszawa 249½, Kolejowy K. W. — Bydgoszcz 216, W. K. S. „Śmigły"—Wilno 199, K. W. 04—Poznań 149, A. Z. S.—Wilno 131½, R. K. S. „Prąd"—Warszawa 118 i t. d. (patrz „Sport Wodny" Nr. 17).

Takie szematyczne i przejrzyste ujęcie całości nie będzie budzić zastrzeżeń, jakkolwiek jestem przeświadczony, że warunki w jakich Kaliskie Towarzystwo Wioślarskiego zdobyło szczytowe miejsce w tabeli punktacyjnej PZTW za ubiegły sezon, nie będą się często powtarzać, a kwalifikacje tego klubu są stanowczo niedoceniane. Znając zapał z jakim się klub wziął do pracy i znając jego ambicja, jestem przeświadczony, że aspiracje tego klubu sięgają zna-

cznie wyżej i mam nadzieję, że rok przyszły, o ile tempo pracy nie ostygnie, z całą pewnością nam to potwierdzi.

Przechodząc do punktowania samych biegów, uważam, że jest ono oparte na wieloletniem doświadczeniu i przyznawana ilość punktów za poszczególne biegi zmianie ulec nie powinna.

Dla lepszego zorjentowania się czytelników pozwalam sobie przytoczyć odnośne §§ Regulaminu Regatowego PZTW w/g których przyznawane są punkty za zwycięstwa, a więc § 28.

A) Tabela zasadnicza: pkt.

a) czwórki półwyścigowe	7
b) jedynki nowicjuszów, młodszych, 2 klasy i old boyów	4
c) jedynki	6
d) dwójki podwójne młodszych	5
e) dwójki ze sternikiem	8
f) dwójki bez stern. i dwójki podwójne	10
g) czwórki nowic., mł., lek. wagi, 2 kl. i old boyów	10
h) czwórki	15
i) czwórki bez sternika	17
j) 8 nowicj., młod., 2 klasy i old boyów	18
k) ósemki	27

B. Punkty za start:

za ósemkę	[illegible]
za czwórkę	2
za czwórkę półwyścig., dwójkę i jedynkę	1

§ 33 Reg. Reg. PZTW. **Regaty związkowe** z uwagi na najsilniejszą konkurencję oblicza się **podwójną** ilością punktów, wskazanych w powyższej tabeli zasadniczej. Za Mistrzostwa Polski dolicza się ponadto:

za jedynkę	2 pkt.
za dwójkę	3 ,,
za czwórkę	4 ,,
za ósemkę	[illegible]

Tu należałoby się zastanowić czy dodatek za mistrzostwa nie należałoby zwiększyć, co zdaniem mojem byłoby zupełnie uzasadnione nawet przy zdwojeniu obecnej ilości punktów.

§ 29. Za drugie miejsca w biegach przy pięciu i więcej zgłoszeniach liczy się połowę punktów, przyznanych za pierwsze miejsce, przyczem w/g § 33 w biegach o Mistrzostwo Polski za drugie miejsce dodatku za mistrzostwo się nie dolicza.

§ 34. Zwycięstwa w konkurencji międzynarodowej zarówno w kraju, jak i zagranicą obliczają się w/g stawek regat związkowych.

Następnie § 34. mówi o doliczeniu za 3 pierwsze miejsce w biegach o Mistrzostwa Europy do punktów przyznanych w/g § 34:

za 1-sze miejsce	pkt 100
za 2-gie miejsce	,, 50
za 3-cie miejsce	,, 25

natomiast za 3 pierwsze miejsca w biegach na Olimpjadzie dolicza się podwójną ilość punktów, jak na Mistrzostwach Europy. Wreszcie § 36 przewiduje w biegach wyższej kategorji, t. j. Mistrzostwa Polski w biegach międzynarodowych, Mistrzostwach Europy lub na Olimpjadzie załogi mieszane z różnych klubów i wówczas dzieli się punkty na poszczególne kluby w/g ilości wioślarzy nie licząc sternika.

Wobec bardzo licznej i silnej konkurencji na obecnych M. E. byłoby zupełnie uzasadnione, gdyby uwzględniono pewną ilość punktów za dojście na Mistrzostwach Europy do finału. Jeżeli startuje 12 wybitnych załóg, to 4-te lub 5-te miejsce nie jest do pogardzenia. Wogóle uważam, że dodatki za biegi na M. E. i na Olimpjadzie są za małe i należałoby je conajmniej o 50% podnieść. Wpłynęłoby to również na właściwszy wynik tabeli punktacyjnej.

A teraz przechodzę do zasadniczej zmiany w tabeli punktacyjnej to jest **do podziału jej**, a więc i wszystkich klubów zrzeszonych w PZTW na 3 kategorje. Tabela założoną była z intencją pobudzenia klubów do regatowania i wzmożenia ruchu zawodniczego, tak mało jeszcze w wielu klubach uprawianego. I ten cel jak już wspomniałem wyżej został najzupełniej osiągnięty. Z chwilą jednak, gdy tabela punktacyjna przybrała formę tak znacznie rozszerzoną i dziś odzwierciadla już działalność 40 klubów, kiedy doniedawna liczyła ich kilkanaście, uważam że nadszedł czas, aby zastanowić się nad reformą, gdyż walka klubów o przesunięcie się o kilka miejsc wzwyż bez widoku zajęcia w tabeli jednego z czołowych miejsc, przestaje już być dlań atrakcją. W obecnych warunkach zdarzyć się może, że klub bierze czynny udział w regatach, zapisują mu zdobyte punkty, i znajdujący się powiedzmy pośrodku tabeli, ale specjalnie nie interesuje się tem czy będzie na 20-em, czy 15-em miej-



Na kanale Wernsdorfskim znanym terenie sportowym Berlińskiego sportu wodnego ustanowił mechanik fabryki motorów „Effzett" nowy rekord światowy na motorówce 1-cylindrowym o pojemności cylindra 175 cm., osiągając szybkość 50,18 klm/godz. W klasie motorów wyścigowych o pojemności 125 cm., poprawił rekord światowy z 38,73 na 45 klm/godz.

scu. Zamknięcie sezonu dopiero właściwe jego miejsce wykaże w tabeli i na tem koniec.

Temu nie przeczy fakt, że klub, któremu przez omyłkę obliczono źle punkty nie będzie się o nie żarliwie upominał. Ponadto należy stwierdzić, że klub, znajdujący się pośrodku tabeli jest przez czytelnika niespostrzegany. Oko czytelnika na nim się nie zatrzyma, bowiem punktacja jest zbyt obszerną. Natomiast, jeżeli zrobimy podział, łatwiej będzie zatrzymać w pamięci działalność danego klubu.

Przy podziale proponuję, aby do kategorji klasy A zaliczyć pierwsze 10 klubów, mających największą ilość punktów, do klasy B następne 15 (lub wszystkie, które zdobyły chociaż jedno punktowane zwycięstwo) do klasy C pozostałe kluby punktowane (lub te, które mają jedynie punkty za start), a do klasy D te, które w biegach punktowanych w danym roku nie startowały.

W ten sposób uzyskuję prócz walki jak dotąd o większą ilość punktów — współzawodnictwo do przejścia z jednej kategorji klubowej niższej — do drugiej wyższej. Zamiast więc dotychczasowego jednego celu współzawodnictwa o pierwszeństwo w tabeli, pozyskuję dalsze dwa, które niewątpliwie wywołają niemniej zaciętą walkę wśród klubów, które aspiracji do zajęcia pierwszego miejsca mieć nie mogą, a znajdują się blisko granicy między kategorjami i niewątpliwie dążyć będą wszelkiemi siłami do przejścia z jednej kategorji do drugiej wyższej. Pobudzi to również z pewnością kluby, które wykazywane będą w tabeli bez punktów do nakłaniania wioślarzy i zachęcenia ich w przyjmowaniu udziału w regatach.

W każdym razie podział ten nie należy utożsamiać z podziałem klubów na klasy, istniejącym w innych sportach, jak piłka nożna i t. d., gdyż tam podstawy są zupełnie odmienne. Reasumując moje propozycje sądzę, że uzupełniając tabelę punktacyjną dodatkowemi danemi z Olimpjady, M. E., M. P. i t. d., następnie wprowadzając podział na kategorje A, B, C i D i publikując ją w formie rocznego sprawozdania regatowego PZTW — tabela punktacyjna i cała sprawa nabierze tylko wartości, o czem zresztą wypowie się najbliższy Sejmik.

Alfred Loth

Z turystycznej dziedziny

Oczywiście nie lądowej, lecz wodnej. Właśnie rzeki ruszyły, wezbrały, a niektóre wylały. Uwolniły się już z lodowych więzów. Piętrzą się zatorami, szumią, pędzą i gromią zimę. Ożyły... To ziemia, przed wiosennem przebudzeniem, poczęła tak pulsować swemi krwionośnemi arterjami. Bo przecież rzeka—woda, to nerw-krew ziemi!

To coroczne przebudzenie rzek po śnie zimowym czyni zawsze aktualnemi sprawy turystyczne. Chciałoby się na ten temat mówić, pisać, planować na progu sezonu trasy urlopowych wycieczek. Stęsknieni już do wiosła i do kalejdoskopu — zielonych brzegów, mijających w przelocie, do rozległych, wodnych krajobrazów — chcielibyśmy może już jutro wyruszyć w łodzi czy w kajaku — w świat!

Tymczasem oglądamy się zazwyczaj za sezonem minionym, usiłujemy zrobić coś w rodzaju bilansu odbytych wycieczek. Ale jest to rzecz trudna. Żadne zestawienie, czy sprawdzenie turystyczne nic da nam istotnego, pełnego obrazu ruchu turystycznego na naszych szlakach wodnych. Dlaczego? Otóż po pierwsze dlatego, że turyści wodni nie rekrutują się wyłącznie z pośród członków klubów wioślarskich lub kajakowych. Znaczna ich część — to ludzie bądź niestowarzyszeni, bądź młodzież gimnazjalna, harcerska strzelecka. Wycieczki, zwłaszcza tych pierwszych są stracone dla ewidencji. Zresztą, nikomu chyba tak bardzo nie zależy na tem, żeby wiedzieć o jakości i ilości wycieczek dzikich... Wystrzegajmy się przesady nawet... w statystyce, która pochłania wiele energji i czasu, a nie zawsze jest istotnie potrzebna.

Ale zebrać pełny plon wycieczek, odbytych pod flagami klubów, też nie jest rzeczą łatwą. Choć regulamin turystyczny P. Z. T. W. nie powinien być dla nikogo tajemnicą, choć nakłada on sprawozdawcze obowiązki na kluby zrzeszone w P. Z. T. W. — to jednak kluby zachowują w tych sprawach (a zresztą i nie tylko w tych) milczenie. Trzeba o tych obowiązkach przypominać, trzeba zachęty, dopingu.

Właśnie, wobec zbliżającego się terminu XVI Sejmiku wioślarskiego, (na którym trzeba przecież i o turystyce coś niecoś powiedzieć, przedstawiając zeszłoroczny dorobek w tej dziedzinie) — rozesłane zostały w połowie lutego przez referat turystyczny P. Z. T. W — do klubów drukowane kwestjonarjusze, znacznie ułatwiające sporządzenie sprawozdań turystycznych na tychże kwestjonarjuszach. Przejrzysty układ tabelaryczny zawiera następujące rubryki: liczba porządkowa, (14 pozycyj), nazwa rzeki, skąd-dokąd nazwiska uczestników, rodzaj łodzi, ilość kilometrów, ilość dni, miesiąc, warunki. Termin odsyłania wypełnionych kwestjonarjuszy upływa z dniem 10 marca r. b. Zobaczymy ile klubów odpowie na ten apel, oraz czy zostaną załączone jakie wycieczki do odznaczenia regulaminowym dyplomem turystycznym P. Z. T. W.

Należy dodać, że jakkolwiek w sprawozdaniach mogą być zamieszczane wycieczki, odbywane w kajaku lub składakiem, i będą brane pod uwagę w ocenie całokształtu działalności turystycznej klubów, — to jednak do odznaki dyplomem P. Z. T. W. mogą być załączane, a więc i odznaczane tylko wycieczki odbywane w łodziach wioślarskich. Taką opinję nie bez słuszności wyraził w roku ubiegłym Zarząd P. Z. T. W. W ten sposób zadanie odznaczania wycieczek kajakowych pozostawiono Polskiemu Związkowi Kajakowemu, który może je spełniać zapomocą „odznaki turystycznej P. Z. K.", wprowadzonej, jak wiadomo po raz pierwszy w życie w sezonie ubiegłym.

Na czoło sprawozdania turystycznego P. Z. T. W. za rok ubiegły wysunie się niewątpliwie imponujący udział wioślarzy polskich w pierwszym, niezapomnianym spływie okolicami Berlina. Jak wiadomo, grupa polska, starannie przez Związek przygotowana, jednolicie i efektownie wyekwipowana, stała się, jako najliczniejsza, trzonem całej imprezy, a nawet jej ozdobą. Nie ulega kwestji, że bez polskich wioślarzy, spływ przedstawiłby się daleko skromniej. „W okolicach Berlina" trzymaliśmy prym nietylko liczbą i wyglądem, ale też humorem i animuszem. Podczas wycieczki kanalikami Spreewaldu cały spływ z p. prezesem Pauli na czele był zasłuchany w nasze piosenki. Ceremonja złożenia przez Polaków wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza wypadła bardzo uroczyście. Na przyjęciach i bankietach wprawdzie brakło nam oratora, któryby dorównał świetnej wymowie wielu witających nas gospodarzy, ale zato, kiedy chodziło o przyśpiewkę, lub okrzyk, potrafiliśmy wzbudzić podziw, choć pochodziliśmy z 8 miast i z 15 klubów. Słowem z udziału swego w Berlińskim Spływie możemy być dumni. W rozwijających się stosunkach polsko-niemieckich udział ten stanowi poważną pozycję propagandową.

Polacy okazali się warci spływu, ale też Spływ był wart Polaków. Wracaliśmy zachwyceni i olśnieni malowniczemi widokami wód i lasów, okalających Berlin, wysoką kulturą wybrzeży, znakomitą, przewidującą organicją,

urozmaiconym, a jednak niemęczącym programem, bogatem wyposażeniem klubów, wreszcie gościnności, zasługującej na specjalne podkreślenie. Trzeba tylko wziąć oczywiście pod uwagę, że spływ był urządzony nie wyłącznie dla Polaków, lecz także dla wioślarzy 7-miu innych narodowości.

Jak już sygnalizowaliśmy, Niemiecki Związek Wioślarski urządza w roku bieżącym drugi międzynarodowy spływ jednocześnie z mistrzostwami Europy, w sierpniu. Trasa drugiego spływu będzie wiodła nieco innemi okolicami Berlina. P. Z. T. W. już otrzymał zaproszenie do udziału. Organizatorzy słusznie nie dążą do tego, aby spływ był zbyt masowy, aby imponował rozmiarami. Natomiast chcą zapewnić każdemu maksimum wygód, chcąc spływ wzorowo zorganizować. Dlatego wyznaczyli kontygenty uczestników z każdej narodowości. Może przytem chcą, aby nie było supremacji Polaków i takiej dysproporcji, jak w roku ubiegłym: Polaków 64, a Włochów i Węgrów po 1! P. Z. T. W. ma prawo zgłosić do II-go spływu 40-tu uczestników. Należy mieć nadzieję, że ten kontygent zostanie wypełniony, tem bardziej, że tym razem mogą wziąć udział i panie w swych wyłącznie damskich załogach. Czasu mamy jeszcze dość, zgłoszenia będą przyjmowane do połowy czerwca. Narazie chodzi o to, aby kandydaci do spływu zarezerwowali sobie urlopy na sierpień.

Koszt uczestników w spływie (oprócz przejazdów koleją i paszportów), a więc całkowite wyżywienie, zakwaterowanie, zwiedzanie objęte programem i t. d. — został ustalony na 60.— marek od osoby.

A przecież same mistrzostwa wioślarskie będą dla uczestników niemałym magnesem.

Sprawa urządzania podobnych spływów co rok w innem państwie, jednocześnie z wioślarskiemi mistrzostwami Europy, jest jak się zdaje na dobrej drodze. Niemiecki Związek Wioślarski ma zgłosić odpowiedni wniosek na najbliższym Kongresie F. I. S. A.

W.elak.

„Od Bałtyku do morza Czarnego"

Taką nazwę ma mieć trzeci z rzędu, tegoroczny spływ, organizowany przez Ligę Morską i Kolonjalną. Jego trasa ma prowadzić szlakiem Prutu. Start, a właściwie zbiórka jest projektowana w Kołomyi, a meta — w Constancy. Spływ ma trwać prawie przez cały miesiąc lipiec.

Celem tegorocznego spływu będzie więc drugie morze, o które niegdyś opierały się granice Rzeczypospolitej. Kierunek spływu jest zatem powabny nietylko dlatego, że wiedzie na południe, przez krainę, skąpaną w słońcu, ku cieplejszemu, niż nasz Bałtyk morza, ale także dlatego, że jest związany ze wspomnieniami bojów, staczanych niegdyś przez wojsko polskie z potęgą Otomańską, na polach Cecory czy Warny. Choć nazwy te budzą wspomnienie odległych klęsk, tem niemniej nie są obojętne polskiemu sercu, zwłaszcza, że po Cecorze nastąpił przecież Chocim. Słowem — obrana trasa spływu jest niepozbawiona pewnego głębokiego znaczenia. Ma swój sens, ma myśl prawdziwą, ma symboliczną ideę. Odpowiada też dążeniom Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdyż kresem spływu jest morze — dla odmiany czarne.

Dlaczego obrano Prut, a nie, dajmy na to, Dniestr lub Seret? Oto dlatego, że Dniestr jest rzeką graniczną sowiecko-rumuńską i różnych względów wciskanie się między dwóch sąsiadów, (mniejsza o to jak względem siebie usposobionych) nie jest wskazane. Seret jest wprawdzie ciekawszy od Prutu, ale płynie już za naszą granicą, gdy tymczasem Prutem możemy wyruszyć z Polski. Fakt ten ma jednak duże znaczenie i niewątpliwie przyniesie daleko większy efekt, niż wyjazd koleją nad położony zagranicą Seret.

Jako miejsce zbiórki obrano słusznie Kołomyję, a nie Śniatyń. Wprawdzie Prut w Kołomyji ma mniej wody, niż w Śniatynie, przy niższych stanach wody wydaje się nawet nie do przebycia, ale zaradzić można będzie w ten sposób, że podniesie się w górze Prutu i Czeremosza stawidła przy tartakach, spłynie więc dostateczny zapas wody z którą cały spływ będzie mógł ruszyć. A przy tem Kołomyja jest większem miastem, posiadającem ruchliwy Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zbiórka w niej będzie więc miała duże znaczenie propagandowe, tembardziej, że będzie się odbywała w dniu „Święta Morza" t. j. 29 czerwca.

Flotylla spływu składać się będzie prawdopodobnie z samych tylko kajaków, przyczem szczególnie są zalecane składaki. Każda załoga musi posiadać swój namiot. Koszt uczestnictwa w spływie wyniesie około 200 zł. na osobę, przyczem 125 zł. należy wpłacać do Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy zapisie. Po 25 czerwca wpisowe to nie ulega zwrotowi w wypadku wycofania się kandydata. W sumie zł. 125.— mieści się całkowite wyżywienie podczas spływu i koszty przejazdów.

Nie jest pożądane, aby spływ był zbyt liczny, masowy, natomiast jest pożądane, aby się prezentował bez zarzutu, aby wszyscy uczestnicy zachowywali się wzorowo na obcym terenie, aby byli zdrowi i umieli pływać. Musimy też dbać o swój wygląd, ubiór.

Termin zapisów spływu w pierwszych dniach czerwca; możliwie też że lista uczestników będzie wcześniej zamknięta.

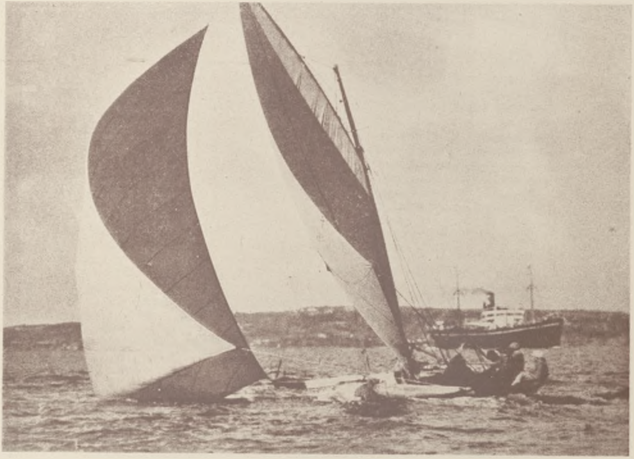
Program spływu został opracowany przez p. Generała Stanisława Kwaśniewskiego, zasłużonego inicjatora i organizatora dwóch poprzednich spływów L. M. i K.

Do spływu związanych z tą nową, poważną imprezą wodną L. M. i K. wrócimy zapewne jeszcze nieraz.

W. G.



Ledwie spłynęły lody na Wiśle, a już zapaleni zwolennicy jachtingu motorowego próbują swoje motory



Fragment z regat żeglarskich w Sidney — Australja

Bolączki regatowe

Dobrze jest czasem posłuchać utyskiwań cudzych, żeby w nich, jak w zwierciadle, ujrzeć własne troski i własne niedomagania. Dlatego też uważam za wskazane podać w streszczeniu ciekawy artykuł, który się ukazał w pierwszym styczniowym numerze czasopisma „Die Yacht". Podaję to streszczenie bez komentarzy, bo sądzę, że niejeden grzesznik i bez tego pozna swoją podobiznę i skruszony rozpocznie poprawę, niejeden zaś któremu rozwój naszego jachtingu szczerze leży na sercu, wyciągnie z wywodów Wernera Baumanna cenne wskazówki, co nam czynić potrzeba, względnie, i to jest ważniejsze, czego powinniśmy się wystrzegać.

Artykuł nosi tytuł **„Nasz jachting regatowy potrzebuje pomocy"** (Unserem Rennsegelsport muss geholfen werden).

Autor zastanawia się nad powodami, dla których coraz więcej regatowców niemieckich wycofuje się z udziału w regatach, oddając się wygodnemu żeglarstwu **„spacerowemu"**. Stali się oni, zdaniem autora: **„gemütliche" Schmalz segler"** — określenie bardzo trafne, ale trudno do oddania w języku polskim. Rezultaty tego stanu rzeczy okazały się jaskrawe, a dla jachtingu niemieckiego nie zbyt pochlebnie, przy okazji regat kilońskich w czerwcu ubiegłego roku. Pokazało się mianowicie, że dzisiejsi żeglarze niemieccy nie dorównują, ani pod względem umiejętności, ani też materjału, swoim kolegom zagranicznym. Zapewne, że można to w dużej mierze przypisać trudnym, powojennym warunkom finansowym, ale nie jest to zdaniem Baumanna, jedynym powodem zanikania zapału do regat. Tak samo, jak odbudowa Niemiec nie zależy jedynie od posunięć ekonomicznych, tak samo fałszywem byłoby oczekiwać odrodzenia sportu żeglarskiego przez pomoc finansową rządu i przesunięcie punktu ciężkości na małe i tanie klasy jachtów.

„Ofiarnym można być tylko dla sprawy, dla której ma się zapał" i zdaniem autora, tylko wówczas pomoc finansowa państwa jest moralnie uzasadniona, jeżeli taki zapał istnieje, w przeciwnym zaś razie nie.

„Żeby wzbudzić w ludziach zapał, trzeba im stawiać cele, trzeba ich pobudzać do czynu".

Zastanawiając się nad sposobami, które nadawałyby się do wzbudzenia zapału do regat, Baumann dochodzi, na podstawie rozmów prowadzonych z licznymi wybitnymi jachtsmenami, do wniosku, że jednym z tych sposobów jest wzmożenie wymiany jachtów między różnemi rewirami. Ponieważ rewiry, z wyjątkiem berlińskiego, są stosunkowo małe i skutkiem tego ciągle ta sama ilość jachtów i ci sami żeglarze na nich regatują, wynik jest przeważnie zgóry przesądzony i tym samym zawody tracą swój powab, stają się monotonne i nudne.

Niestety, taka wycieczka na regaty w innym rewirze, choćby nie bardzo odległym, jest kosztowna, szczególnie, jeżeli transport łodzi musi odbywać się koleją. W tym ostatnim wypadku, najskromniejsza wycieczka kosztuje conajmniej 100 marek (przeszło 200 zł.).

Jak wynika z dalszych wywodów autora, niemiecki Związek Żeglarski udziela subwencyj na częściowe pokrycie kosztów budowy jachtów.

Baumann jest zdania, że racjonalniejszem byłoby subwencjonowanie transportu i pisze: „Dodatek transportowy wydaje mi się w przyszłości lepszy, niż czysty dodatek budowlany, gdyż przynosi on korzyść poważnemu, gotowemu do poświęceń sportsmenowi, a nie temu, który tylko kiedyś raz od czasu do czasu dla przyzwoitości bierze udział w regatach, a zresztą buduje jacht przy pomocy subwencji związku do jeżdżenia na spacer".

Jako drugi sposób ułatwienia brania udziału w regatach na innych rewirach proponuje autor zakładanie „kas regatowych" w klubach, zasilanych przez drobne opłaty członków klubów. „W odpowiedni sposób należałoby również zwracać uwagę także i gościom klubów, bez względu na to, czy są żeglarzami, czy też nie, że mogliby się czemś przyczynić do zasilenia takiej kasy".

Mimo takiej czy innej formy pomocy finansowej, pomoc ta nie pokryje nigdy wszystkich wydatków, jakie musi ponosić żeglarz w związku z regatami.

W dalszym ciągu swoich wywodów apeluje autor zarówno do żeglarzy, jak i do sędziów. „Podczas minionego lata można było zauważyć, że są duże braki w sensie szerokiego pojmowania i prawdziwego ducha sportowego. Istnieją na tem polu szczególni specjaliści, którzy balansują na granicy przepisów regatowych i wyszukują lada okazję do protestowania. Nie przystępni dla żadnego rozsądnego wyjaśnienia, przeprowadzają walkę o protest aż do absurdu i wyduszają być może rzeczywiście jakąś nagrodę. To obrzydliwe polowanie na nagrody i punkty zniechęca do tego stopnia żeglarzy „fair" i uczciwych, że rezygnują często z dalszych startów i późniejczych zgłoszeń do regat". Autor nie może oszczędzić pod tym względem pewnego zarzutu sędziom, decydującym wyłącznie według litery prawa, które jest tylko podstawą, gdy sens jest kwestją rozstrzygającą. Sędziowie powinni znaleźć więcej odwagi cywilnej i brać udział w regatach, jako obserwatorzy, a nie oczekiwać zakończenia regat w wygodnem miejscu.

Następnie omawia Baumann kwestję załogi do regat, która nie jest rzekomo dobrze rozwiązana, gdyż zdarza się, że dobre jachty nie mogą startować z powodu braku załogi, młodzi ludzie zaś, którzy mają potemu kwalifikacje i chęci, nie mogą znaleźć miejsca z powodu braku wyrobionych stosunków. Należałoby wywieszać w klubach tablice z rubrykami: „poszukuję załogi" i „poszukuję miejsca, jako załoga", przyczem nazwiska powinny być wpisane na 8 dni przed regatami.

Również i stosunek sterników do załogi nie jest zawsze prawidłowy. Wielu pojmuje załogę, jako tyle a tyle „kilogramów", które muszą niestety zabrać na jacht, nie doceniając wartości odpowiednio dobranej i zgranej załogi dla ostatecznego wyniku regat. Niemniej jednak śmieszni są ci, którzy wstępując po raz pierwszy na jacht, zasypują sternika dobremi radami.

W zeszłym roku zostały znacznie obniżone wpisowe i równocześnie jakość nagród. Autor nie uważa tego posunięcia za szczęśliwe. Dla dobrego jachtu kwestja wysokości wpisowego nie jest decydującą, ale zwycięzca musi mieć w perspektywie piękną nagrodę. Nie mam nic przeciwko listkom laurowym — ale: „nihil est jucundum, quod non est variatum" (nic nie jest przyjemne, co nie jest urozmaicone).

Poważnym bodźcem może być również prasa codzienna, która jednak mało okazuje zainteresowania regatami i zaledwie gdzieś w kąciku, dla zapełnienia miejsca, umieszcza lakoniczną wzmiankę, zawierającą zaledwie suche podanie ostatecznych wyników regat, choć regaty są z pewnością widowiskiem bardziej zajmującem, niż jakieś wyczyny w innych sportach.

Czesław Potelenz

Regaty jachtów lodowych

Stosownie do zapowiedzi Klub Żeglarski Chojnice zorganizował pierwsze na większą skalę regaty jachtów lodowy. Regaty wskutek niepomyślnych warunków atmosferycznych nie udały się, przebieg ich jednak zapewne zainteresuje naszych żeglarzy, więc podajemy pewne szczegóły w kolejności.

Przy przedbiegach w dniu 1 lutego r. b. jez. Charzykowskie pokryte było silnym suchym lodem z nawierzchnią śniegu ca. 3 cm. grubą. Noc przyniosła wielką zmianę. Rano w dniu 2 lutego, była odwilż. Śnieg z powierzchni jezioraz znikł, silny wiatr pędził gęste opady mokrego śniegu, z deszczem, wiatr wzmagał się, aż doszedł do siły 8.

Do startu stanęło 18 żeglarzy z Warszawy, Torunia, Bydgoszczy i Gdańska. Zgłoszone załogi z Wilna i Poznania, nie przybyły. Członkowie Klubu Żeglarskiego w Chojnicach stawili 8 jachtów do dyspozycji. Ogólne uznanie wywołał nowy jacht Sekcji Żeglarskiej Kolejowego P. W. z Chojnic. Jest to monotyp 15 mtr. kw. żagli, zbudowany według rysunku i szkicu Europejskiej Unji Żeglarstwa Lodowego (siedziba w Rewlu). Ster, jak kierownica w samochodzie, umożliwia wygodne kierowanie w pozycji siedzącej.

Regaty wyznaczono na godz. 14. Krótkie przejażdżki próbne po jeziorze przekonały sterników, że powierzchnię żagli należy zmniejszyć.



Start jachtów lodowych (ślizgów) na jez. Charzykowskiem

Padł 1 strzał. Z niebywałą szybkością ruszyły jachty z miejsca. Przy okrężeniach znaków torowych awarje nie dały się uniknąć. Po sześciu biegach, przy licznych awarjach, spowodowanych silnym wiatrem, musiano regaty przerwać.

Niedziela 3 lutego, trzeci dzień zawodów, rozpoczęła się piękną pogodą. Nocny mróz — 5 stopni — zamroził kałuże wody na lodzie, stwarzając wprawdzie chropowaty, ale jędrny lód. Już próbne wyjazdy dały dużo awaryj. Wiatr przybierał coraz to więcej na sile. Połamane maszty, podarte żagle, porwane wanty, powykręcane lub połamane płozy, to wszystko zmniejszało tabor Klubu Chojnickiego Jachty o normalnej powierzchni żagla 12 lub 20 m.² musiały zrefować żagle na 10 m.² i mniej. Podarte żagle trzeba było zastąpić innemi, małemi. Mimo ofiarności wszystkich właścicieli jachtów i jolek, którzy cały zapas żagli, masztów i innego sprzętu stawili do dyspozycji, musiano po kilku biegach regaty o mistrzostwo Polski przerwać. Pozostało już tylko 4 jachty, bo wszystkie inne musiały być z powodu uszkodzeń wycofane. Kierownictwo regat zdecydowało się więc rozegrać tylko regaty międzymiastowe i to pomiędzy załogami z Warszawy, Gdańska, Bydgoszczy i Chojnic. 2 biegi odbyły się bez wypadku. Podczas 3 biegu wzmógł się wiatr, osiągając siłę 11—12. Jachty pędziły z szybkością 120—130 km. na godz. Przy skrętach na mecie niejeden żagiel i maszt uległ znacznemu uszkodzeniu. Nie pozostało nic więcej, jak i te zawody przerwać.

Pierwsze te imprezy sportów zimowych na większą skalę zorganizował Klub Żeglarski w Chojnicach za bardzo wybitnem poparciu p. wicewojewody Starzyńskiego, pp. starosty Lipskiego i burmistrza Hanuli. Zainteresowały one szerszy ogół społeczeństwa polskiego, a zwłaszcza pomorskiego, tak, że istnieje nadzieja, iż sport żeglarski na lodzie zdobędzie sobie uznanie we wszystkich warstwach społeczeństwa polskiego, a zwłaszcza pomorskiego.

Przed 10-ciu laty Klub Żeglarski Chojnice już zapoczątkował uprawianie na jeziorze Charzykowskiem jachtingu lodowego.

W przyszłym sezonie zimowym Klub w Chojnicach zamierza urządzić w Charzykowie międzynarodowe regaty lodowe.

Klub Chojnicki zamierza również urządzić podczas następnej zimy kursu żeglarstwa na lodzie dla młodzieży z wszystkich części kraju.

Niebawem Charzykowo pod Chojnicami będzie pierwszym na Pomorzu ośrodkiem sportów zimowych. Ruchliwy burmistrz miasta Chojnic p. Hanula czyni wszystko, by z Charzykowa i z jego pięknego jeziora uczynić raj dla sportowców.



Fårösund na Gotlandzie, dokąd zaprasza jachtsmenów Królewskie Szwedzkie Towarzystwo Żeglarskie (Kungl. Svenska Segel Hallskapet) na zjazd w dniu 3—6 lipca r. b. W zjeździe tym zainteresowani są głównie żeglarze państw położonych nad Bałtykiem

Polski Związek Żeglarski Warszawa, Br. Pierackiego 15 m. 1

Komunikat

Królewskie Szwedzkie Towarzystwo Żeglarskie (Kungl. Svenska Segel Hallskapet), zaprasza wszystkich żeglarzy, którzy są członkami Klubów Żeglarskich, zarejestrowanych w Skandynawji i Krajach Bałtyckich, do wzięcia udziału w Zjeździe Żeglarskim, który odbędzie się w Faresund na wyspie Gotland, od 3-go do 6-go lipca 1935 roku.

KSSS spodziewa się, że przez ten zjazd osiągnie się ściślejszą współpracę między żeglarzami Finlandji, Estonji, Łotwy, Litwy, Niemiec, Polski, Gdańska, Danji, Norwegji i Szwecji oraz rozszerzy się wzajemne przyjazne stosunki. Zaproszenie zostało rozesłane do kierowniczych organizacji żeglarskich tych państw.

Podczas zjazdu będą omawiane kwestje, które mogą się przyczynić do wzmożenia zainteresowania sportem żeglarskim na Bałtyku. Przedewszystkiem będzie rozważana możliwość urządzania co roku regat handikapowych starych i nowoczesnych jachtów naokoło Gotlandu lub na wodach Gotlandu, na podobnych zasadach, na jakich odbywają się regaty naokoło Helgolandu.

Farösund posiada dobrze osłonięty port i dobry grund kotwiczny. KSSS otrzymało pozwolenie na dysponowanie licznemi przystaniami i nadbrzeżami podczas zjazdu. Gdyby tego było trzeba, zostaną przygotowane kwatery, lokal do zebrań oraz wyżywienie. Będą zorganizowane wycieczki autobusami, samochodami i parowcami do godnych widzenia miejscowości na Gotlandzie jak: Visby, Snackgardsbaden, Bunge, Farön i t. p. Dokładny program będzie wodpowiednim czasie ogłoszony.

Podając to zaproszenie do wiadomości zrzeszonych Klubów, Polski Związek Żeglarski, prosi o skierowanie ewentualnych zgłoszeń do dnia 1-go maja b. r. do Sekretarjatu P. Z. Ż., ul. Pierackiego 15, m. 1. Warszawa.

Warszawa, 1 marca 1035 r.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz: *J. Lisicki*

Prezes: *Cz. Petelenz Komandor*

Regaty transatlantyckie

Amerykański „Cruising of Amerika" i Król. Norweskie Zrzeszenie Żeglarskie (K. N. S.) organizują regaty transatlantyckie. „Ameryka-Norwegja".

Start jest przewidziany między 30 maja a 10 czerwca b. r. w Newport (Rhode Island koło Nowego Yorku). Cel Oslo albo Bergen.

Organizatorzy liczą, że przejazd trwać będzie około 3 tygodnie.

Udział w regatach mogą brać jachty uznanych klubów i Krajów, poniżej 72 stóp (22,95 m.) długości ponad wszystko.

Kurs będzie prowadził na północ od Szkocji.

Zamierzone jest również stworzenie nagrody przechodniej „transatlantyckiej".

Regaty miałyby się odbywać co roku, raz w kierunku wschodnim, drugi raz w kierunku zachodnim, a mianowicie na wschód w tych latach, kiedy odbywają się regaty Fastnet, na zachód zaś wówczas, kiedy mają miejsce regaty na Bermudach.

W roku bieżącym mają zamiar wziąć udział w tych regatach właściciele znanych jachtów: „Dorade", „Brilliant", „Vamarie", „Mistress" i „Stormy Weachter" (Die Yacht.)

Observer

Jubileuszowe zawody pływackie w Siemianowicach

Dnia 3 marca r. b. odbyły się jubileuszowe międzynarodowe zawody pływackie, które naogół wypadły b. pomyślnie.

Z Warszawy, pomimo zapowiedzi nie przybyli Szrajbmanowie, z Pragi Czeskiej zamiast Dra Steinera, przybył sympatyczny pływak Vondrejca, który jednak nie zdołał zdobyć lepszego miejsca.

Pływacy z niemieckiego Śląska przewyższali zawodników polskich w konkurencjach klasycznych. — Najlepsze wyniki osiągnięto w setce pań i panów crawlem.

Zawody miały przebieg następujący:

Sztafeta 3×100 m. panów: 1) Gliwice 1900 3:44.8, 2) KP Siemianowice 3:48.8, 3) YMCA Kraków.

200 m. st. klas. pań: 1) Wosiek (Gliwice) 3:18, 2) Kandlówna (Hakoah Bielsko) 3:47, 3) Łuszczkówna (KPS).

200 dow. panów, klasa I B: 1) Barisch (Gliwice) 2:34.8, 2) Bińczyk (KPS).

100 m. nawznak pań: 1) Machurzanka KPS) 1:42, 2) Alderówna (TP Giszowiec-Nikiszowiec) 1:57, 3) Klasigówna.

200 m. st. klas. panów klasa I B: 1) Alexa (Gliwice) 3:01.7, 2) Jaschke (KPS).

200 m. st. dow. panów: 1) Karliczek I. (EKS) 2:22, 2) Winkler (Gliwice) 2:25.3, 3) Vondrejc (Sparta).

100 m. st. dow. pań: 1) Skupin (EKS) 1:26.6, 2) Kowaletz (EKS) 1:27.8, 3) Kaletta (Gliwice).

200 m. st. klas. panów: 1) Weigmann (Gliwice) 2:50, 2) Richter (Gliwice) 2:52.

100 m. st. dow. panów klasa I B: 1) Zguda (YMCA Kraków) 1:08, 2) Barisch 1:08.8, 3) Rachniowski (YMCA).

100 st. klas. pań: 1) Wosiek (Gliwice) 1:28.8, 2) Jarkulisz-Niedobecka (Gisz.) 1:37 (I).

Sztafeta 3×100 st. dow. panów: 1) EKS II 3:27.4, 2) Cracovia 3:28.2, 3) EKS I. — Tutaj należy dodać, że drugą drużynę katowickich Niemców wzmocniono w ostatniej chwili Karliczkiem Joachimem, co też walnie przyczyniło się do ich zwycięstwa.

100 m. nawznak panów: 1) Zydek (KPS) 1:20.2, 2) Władek (Y. M. C. A. Kraków) 1:21.2.

100 m. klas. panów: 1) Weigmann (Gliwice) 1:18.6, 2) Alexa 1:22.4, 3) Widera (KPS).

Sztafeta zm. pań 3×65: 1) Gliwice 1000 2:55.8, 2) TP Giszowiec-Nikiszowiec 3:10.8, 3) Hakoah Bielsko.

100 dow. panów: 1) Winkler (Gliwice) 1:01.2, 2) Vondrejc 1:05, 3) Praski (EKS).

Na zakończenie odbył się mecz waterpolowy pomiędzy mistrzem Polski katowickim EKS i 1900 Gliwice, który zakończył się po nader interesującym przebiegu wynikiem 5:5.

Organizacja całej imprezy wypadła dobrze. Zaciekawienie publiczności duże.

Tor regatowy na łasze wiślanej

Warszawa nie posiada właściwych terenów dla sportu wodnego i zawody regatowe międzynarodowe i krajowe muszą się odbywać z tego powodu w Bydgoszczy w Brdyujściu. Zarząd Tow. przyjaciół Marymontu, Bielan i okolic wystąpił z inicjatywą urządzenia torów regatowych na Kępie Potockiej na łasze wiślanej. Tory te miałyby długość około 2½ klm. Roboty ograniczałyby się do wyrównania i pogłębienia łachy oraz urządzenia śluz. W ten sposób międzynarodowe regaty w 1941 r. mogłyby się już odbyć w Warszawie.

Wolna trybuna

Szanowny Panie Redaktorze

Zanim napiszę, o co mi chodzi, pozwolę sobie przedstawić się Panu: nazywam się Jan Panasewiecz, student U. S. B., przygodny czytelnik „Sportu Wodnego". Interesuje mię specjalnie dział żeglarstwa, gdyż sam jestem żeglarzem z Bożej łaski i własnego wyboru na Wilji, Trokach, Naroczy, a swego czasu trochę na Bałtyku, za którym tęsknię aż do bólu (niech Pan Redaktor nie robi wielkich oczu, ale to jest możliwe). Tego lata chcę urządzić samotną wycieczkę po Bałtyku, ponieważ jednak dużo kwestyj, związanych z tą wycieczką, jest dla mnie niejasnych, wobec tego prosiłbym bardzo Pana Redaktora, czy nie byłby tak uprzejmy, aby zwrócił się do tych „speców" od żeglarstwa, których artykuły ukazują się w Pańskiem czasopiśmie, aby zechcieli napisać do mnie o tem wszystkiem coby ich zdaniem, mogło mi przydać się w czasie podróży, w szczególności zaś żeby zechcieli odpowiedzieć na pytania, które poniżej przytoczę.

Tymczasem zaś opiszę w krótkich słowach mój sprzęt żeglarski i przygotowanie do wycieczki, gdyż może to nasunąć owym panom, którzy będą łaskawi do mnie napisać, pewne uwagi krytyczne, z których nie omieszkam skorzystać.

Moje wykształcenie żeglarskie opiera się na samodzielnem (bez kursów żegl.) przestudjowaniu książek p. p. Szwykowskiego, gen. Zaruskiego, J. Kuczyńskiego, Antoniewicza, Hejnricha, Gawińskiego i innych autorów. Praktykę żeglarską rozpocząłem, zdaje się, wkrótce po urodzeniu, z początku w nieckach na stawie, a potem na różnego kalibru baljach, łajbach i czółnach.

„Jacht" mój, którym zamierzam wybrać się na Bałtyk nazywa się „Pędziwiatr"; jest to kajak żaglowy z mieczem (szer. 1 m., dług. 5 m. 13 cm.; wodna burta 20 cm. zanurzenie 20 cm. przy obciążeniu 300 kg.; rufa szpiczasta; dno koszowe, pow. żagla grot 5 m., fok 1,5 m., foku używam tylko przy zwrocie przez rufę, oraz przy jeździe pod wiatr, pod wielkim kątem, przy ożaglowaniu kel mogę iść pod wiatr pod kątem 30°—35°, ożaglowanie Marconi, zasadniczo slup.). Kajak jest nieprzewracalny, ponieważ w skrzynce mieczowej, specjalnie umocowanej, są otwory przez które wychodzą sztaby, na których w odległości 80 cm. od dna jest umocowana szyna żelaza wagi 33 kg. przy przechodzeniu nad mieliznami sztaby dają się podciągać do góry, wskutek czego kil znajduje się tuż pod dnem kajaku. Pozatem kil można wogóle usuwać i jeździć jak na żaglówce mieczowej.

Pod falochronem biegnie 60 l. dętka samochodowa, żeby „Pędziwiatr" nie zatonął w razie zalania wodą po zerwaniu fartucha.

Wyjechać z Wilna chcę w połowie maja, do Warszawy koleją, stamtąd Wisłą do Gdyni, poczem raid naokoło Bałtyku do Kopenhagi i Sztokholmu z wyłączeniem zatoki Botnickiej i Fińskiej.

Obecnie przejdę do zadawania pytań i proszę się nie przestraszyć, że będzie ich tyle.

Czy trzy miesiące wystarczą na odbycie tej drogi?

Czy ze względu na panujące na Bałtyku wiatry lepiej zaczynać podróż w stronę Kopenhagi, czy kończyć ją na Kopenhadze, to znaczy zacząć jechać w stronę przeciwną? (do Rygi)

W chwili wyjazdu z Wilna będę miał 190 zł., czy to wystarczy (przejazdy koleją, według taryfy wojskowej)?

Czy istnieją możliwości nawiązania kontaktu z tamtejszemi ośrodkami żeglarskiemi?

Czy możliwe są wypady wgłąb kraju?

Jak i gdzie można najtaniej zdobyć kompas na kardanie? Czy można zaufać kompasowi własnej roboty z różą wiatrów na czterech stalowych prętach magnesowych.

Czy w Gdyni będzie można potrzebne mapy morskie skopjować.

Czy w Gdyni będzie można potrzebne wiadomości z księgi locji i spisu latarń przepisać. (znam dość dobrze język niemiecki).

Czy dryfkotwa (35 cm. średnicy — brezent) przyda się do trzymania „jachtu" na fali, czy tylko do noszenia wody (po zatkaniu dziury)?

Co wogóle mam robić, aby nie wrócić do domu bez głowy? Proszę pisać teraz, co się Państwu podoba, chociażby mi się nawet nie podobało, a będę wam bardzo wdzięczny, gdyż spodziewam się, że nasze wilki morskie nie przywitają lądowego pacuka kłapnięciem zębami, lecz wyciągną ku niemu swą szorstką łapę na powitanie.

Zapewne Pan Redaktor spyta, dlaczego chcę puszczać się w taką drogę, zamiast dobrze ujeździć swój „jacht" na naszem morzu; otóż uprawiam żeglarstwo z dwóch powodów: po pierwsze — dla przyjemności manewrowania i dla świadomości, że się ma w płótnie kilkanaście lub więcej koni mechanicznych, ujarzmionych tylko naszą inteligencją. Podczas wycieczki nie będę sobie stawiał zagadnień w manewrowaniu, one same będą mię zmuszać nieraz do ratowania się za wszelką cenę — to krzepi nerwy.

Poza tem żegluga jest dla mnie oknem na świat, nie chodzi mi tylko o dziką przyrodę, lecz także o obcych ludzi, ich życie i urządzenia, w szczególności zaś o życie naszych sąsiadów.

Dziękując zgóry tym wszystkim, którzy zechcą mi łaskawie odpowiedzieć, Panu Redaktorowi w szczególności, pozostaję z szacunkiem

Jan Panasewicz
Wilno, Antokolska 46, m. 4.



Jachty lodowe (bujery) na jeziorze Charzykowskiem

Odpowiedź Redakcji

Witając z radością każdy choćby nieco... szalony zamiar samodzielnej wyprawy morskiej, zwłaszcza zrodzony w duszy „szczura lądowego", który zna morze jedynie z opisów, lub plaż kąpielowych, Redakcja „Sp. Wodnego"

pragnie w miarę możności przyjść z pomocą nowemu kandydatowi na Korabiewicza.

Odpowiadamy więc kolejno:

Na Bałtyku dominują wiatry z N i NW, czyli żegluga Gdynia — Kopenhaga natrafi a na t. zw. „mordewindy" i sprowadzi się do.. wioseł, co na kajaku nie jest nieszczęściem, ale przedłuży ogromnie ten etap. Radzę jechać raczej trasą: Wisła — Brda — Noteć — Warta — Odra do Szczecina, stąd kabotażem do Kopenhagi.

Życie przy wyekwipowaniu się w maszynkę spirytusową lub lepiej Primus nie powinno przekroczyć normy 1.20—2 zł. dziennie. Trzeba zabrać zapas kasz, ryżu, boczku i t. p. możliwie znaczny

Najlepiej wziąć czeki na bank zagraniczny, ewentualnie przesłać część pieniędzy do kosulatu w Kopenhadze.

Adresy klubów żeglarskich w Szczecinie, Kolonji i Kopenhadze dowie się Pan z łatwością na miejscu. Są to wszystko miasta o licznych ośordkach żeglarskich. Kluby te ułatwią również „wypady lądowe".

Nie radzę brać kompasu „samodziałowego", raczej zwykłą busolę.

Mapy morskie i księgi locji oraz spis latarń może zgodzi się udostępnić nasza Mar. Wojenna. Stare mapy mogą nawet ofiarować Panu gratisowo. Należy je porównać z nowemi i zrobić uzupełniające poprawki. Przepisywanie locji i spisu latarń, to praca syzyfowa. Najlepiej zapisać się do jednego z Klubów żeglarskich i odbyć wyprawę pod jego banderą, korzystając wzamian z szeregu ułatwień i pomocy.

Co do dryfkotwy, to jest rzeczą wątpliwą, aby kajak mógł w sztormie leżeć na dryfkotwie... fala będzie łamać się nad dziobem, a fartuch nie daje gwarancji przed zalaniem.

Musiałby Pan wypróbować, czy zapas powietrza (dętki wodoszczelne zbiorniki na dziobie i rufie) utrzymają kajak, obciążony zapasami, załogą i... zalany po brzegi wodą (w razie rozdarcia fartucha).

Inną próbę: niewywracalności „Pędziwiartu" radzimy bezwarunkowo wykonać, aby sprawdzić czy szyna wagi 33 kg. na 80 cm. pod kilem daje dostateczn e wielki moment obrotu, warunkujący stateczność kajaku. Trzeba po załadowaniu kokpitu balastem = ciężarowi zapasów i załogi przechylać kajak, nawijając linę, umocowaną do masztu, na jakiś kołowrót. Martwy kil będzie dostateczny, gdy kajak przy 90° przechyle wstanie, o ile zwolnimy linę z kołowrotka.

Zasadniczo powinien Pan być przygotowany do wyrzucenia się na brzeg wrazie sztormu (podnosząc szynę), to też tego rodzaju żegluga jest możliwa tylko wzdłuż niskich brzegów. Znajdzie Pan takie plaże, żeglując wzdłuż Niemiec do Kopenhagi, ale dalsza podróż kabotażem przy brzegach Szwecji jest już ogromnem ryzykiem. Północne brzegi Bałtyku są wysokie, skaliste... Radzimy zrezygnować ze Sztokholmu i raczej iść dalej na północ w Kattegat lub wrócić do Gdyni, korzystając z pomyślnych wiatrów zachodnich wzdłuż brzegu Niemiec. Droga do Stockholmu ciekawsza i bezpieczna będzie śródlądowemi szlakami Szwecji (kanały i jeziora).

Przez cieśninę Sundu, przecinając zatokę Skelder-Vik dotrze Pan na wody rozleglejszej zatoki Laholms-Bugt, do której wchodzi rzeka Laga. Jadąc nią w górę dotrze Pan do jezior, łączących się ze Stockholmem. Ujście rz. Laga dzieli od Sundu przestrzeń około 40 mil morskich drogą wzdłuż brzegu Szwecji. Lepiej stopniowo brać coraz trudniejsze szlaki niż zblamować się w 1-ym zaraz „reisie" zamorskim: ma Pan niejedne wakacje przed sobą. Radzimy zwrócić się po rady i wskazówki do doświadczonego jachtsmena p. komdr. L. Szwykowskiego, dyrektora B. G. Krajowego w Wilnie. Jeździł on na mieczowej jolce po Bałtyku.

N. R.

Polski Związek Tow. Wioślarskich
Warszawa, Al. Jerozolimskie 45

Okólnik Nr. 1

Projekt kalendarza sportowego PZTW na 1935 r.

Maj:

5 Uroczystość otwarcia sezonu i podniesienia flagi.
26 Regaty „Otwarcia sezonu" we wszystkich ośrodkach.

Czerwiec:

2 Regaty propagandowe w Płocku.
9 „ propagandowe w Grudziądzu.
16 „ międzyklubowe w Gdańsku.
16 „ międzyklubowe w Kaliszu.
23 „ międzynarodowe w Gdańsku.
23 „ międzynarodowe we Włocławku.
23 „ propagandowe w Krakowie.
30 „ międzyklubowe w Warszawie.

Lipiec:

7 Regaty międzynarodowe w Bydgoszczy.
14 „ międzynarodowe na jez. Trockiem.
14 „ międzynarodowe w Królewcu.
21 „ międzyklubowe w Poznaniu (jez. Witobelskie)
28 „ propagandowe na jez. Gople.

Sierpień:

3 Regaty związkowe i Mistrzostwa Polski w Bydgoszczy.
11 Regaty propagandowe w Łomży.
18 Regaty FISA o Mistrzostwa Europy w Berlinie.
18 Regaty „Pierwszy Krok wioślarski" we wszystkich ośrodkach.
25 „ propagandowe w Grodnie.
25 „ propagandowe w Toruniu.

Wrzesień:

1 Regaty propagandowe w Włocławku.
1 „ „ w Wilnie.
1 „ „ w Kaliszu.
8 „ „ w Warszawie
15 „ międzyklubowe w Krakowie.
22 „ propagandowe w Poznaniu.

Październik:

6 Regaty długodystansowe i zamknięcie sezonu we wszystkich ośrodkach.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich:

Kapitan Związkowy — Przew. Kom. Wyk.
(—) Wł. Długoszewski — *(—) A. Loth*



Jachty „Temida I" i „Temida II" na Bałtyku.

Z żałobnej karty.

Ś. p. Józef Rudnicki.

I znowu ubył z naszych szeregów jeden, po którym miejsce przez długi czas pozostanie puste, świadczące o tem, że ten, który odszedł nie był człowiekiem przeciętnym. W wieku 83 lat zmarł w Krakowie Józef Rudnicki, założyciel, pierwszy prezes a ostatnio prezes honorowy Oddziału Wioślarskiego Sokoła Krakowskiego. Pierwsze, najcięższe lata OWSK związane były ściśle z nazwiskiem ś. p. „Dziadzia" Rudnickiego. Czy chodziło o kupno budynku pod pierwszą przystań, czy o pieniądze na wyjazd na regaty „Dziadzio" był tym, który wszystkiemu zaradził, wszędzie był i wszystkim pomagał...



Można powiedzieć, że ś. p. Rudnicki był tym, który uratował wioślarstwo krakowskie od zupełnej zagłady. Gdy bowiem w r. 1892 ówczesne Krakowskie Towarzystwo Wioślarskie popadło w takie tarapaty, że musiało wprost przestać istnieć, on, będąc równocześnie członkiem-założycielem T. G. Sokół, zaproponował przyjęcie KTW do Sokoła i utworzenie Oddziału Wioślarskiego Sokoła. Myśl ta była doskonałą, Sokół bowiem, cieszący się ogólnem poparciem społeczeństwa, mógł zapewnić tej placówce sportowej odpowiednie warunki bytu.

„Dziadzio" Rudnicki został więc pierwszym Naczelnikiem Oddziału i prowadził go przez szereg lat, lat najtrudniejszych bodaj z całego długiego żywota tego klubu. Później przybyli mu dzielni pracownicy do pomocy, ale zawsze śp.. Rudnicki pozostał tym wodzem wioślarzy krakowskich, który służył zawsze i wszystkich swoją radą i wskazówką a nierzadko także i... kieszenią.

Jeszcze na 30-letnim jubileuszu widzieliśmy „Dziadzia" na sterze czwórki senjorów. Był zadowolony, że przegrał, że goście dostali nagrodę i że wyjechali z Krakowa zadowoleni. Jakże był dumnym z tego, że jego twór przetrwał tyle lat i z roli małego klubiku urósł do jednego z poważniejszych towarzystw w Polsce.

Dziesięć lat później był jeszcze uczestnikiem jubileuszu 30-lecia O. W. S. K. Mimo choroby i złego stanu zdrowia jeszcze przybył na uroczystość jubileuszową, jeszcze przyjmował defiladę wioślarek i wioślarzy, którzy chylili przed nim głowy jako przed założycielem Oddziału jako przed wzorem człowieka i obywatela.

I jeszcze raz jeden przyszedł „Dziadzio" Rudnicki na przystań. Przyszedł objuczony fotografjami z pierwszych lat Oddziału. Pożółkłe fotografje przedstawiały starą przystań, dawne łodzie i wioślarzy, z których już wielu przeniosło się do wieczności. Myślą już błądził w zaświatach, gdzie przebywają od lat jego rówieśnicy. Raz po raz zaduma osiadało na jego twarzy, gdy natrafił na fotografję jednego ze starych druhów.

— Przynoszę wam te zdjęcia — mówił — bo czuję, że mi się już niewiele należy a chciałbym, abyście sobie te fotografje schowali na pamiątkę.

Było to przeczucie śmierci. Od tego czasu ś. p. Rudnicki ciągle podupadał na zdrowiu. — Nie wychodził już z mieszkania, ale do ostatniej niemal chwili żywo interesował się Oddziałem, martwił się, gdy dochodziły go wieści o tem czy owem niepowodzeniu, cieszył się, gdy dowiedział się o nowej łodzi, o nowym sukcesie.

I nagle nam zabrakło. Od lat był prezesem honorowym Oddziału, od lat wszyscy czuliśmy jego opiekuńczą dłoń nad Oddziałem. Był on tą świetlaną postacią, która zawsze wskazywała nam właściwe drogi, która zawsze w momentach sporów decydowała swojem id owem zapatrywaniem [illegible] sprawę. Odszedł... pozostał za nim cichy, głęboki żal tych wszystkich, którzy go znali... Był to jeden z tych, o których się mówi, że byli sans peur ni reproche, na całem jego długiem życiu trudno było doszukać się czegoś, co nie stałoby na najwyższym poziomie człowieczeństwa. Odszedł jeden z ludzi tego typu, których coraz mniej. Odszedł człowiek, który nie miał ani jednego wroga, a tylko samych przyjaciół...

Cześć jego świetlanej pamięci, pamięci wzorowego obywatela, wzorowego sportowca. Cześć mu i po raz ostatni Czołem!

D. W.

Małopolsko-Śląski Okręg Polskiego Związku Kajakowego Kraków

Zapowiedź

II-go Międzynarodowego Wyścigu Górskiego Długodystansowego o Mistrzostwo Polski 1935 r.

1) **Nazwa zawodów.**
II-gi Międzynarodowy Wyścig Długodystansowy Górski o Mistrzostwo Polski 1935 r.

2) **Trasa.**
Wyścig odbędzie się na rzece Dunajcu na przestrzeni od Nowego Targu do Nowego Sącza (94 km.).

3) **Termin.**
Wyścig odbędzie się w czasie Zielonych Świąt w dniach 9 i 10 czerwca 1935 r.

4) **Start i Meta.**
a) **Start:**
W oba dnie o godz. 9.30 pojedyńczo w odstępach jednominutowych.
I-szy dzień w Nowym Targu przy moście drogowym Km. 0.
I-szy dzień w Szczawnicy przy przystani Pień. S. K. T. S. „Wisła", Km. 46.
b) **Meta:**
I-szy dzień w Szczewnicy przy przystani Pień. S. K. T. S. „Wisła", Km. 46.
II-gi dzień w Nowym Sączu przy przystani Towarzystwa Wioślarskiego Km. 94.

5) **Rodzaje i kolejność biegów:**
Bieg 1. Kanadyjki jedynki. Kan. 1.
Bieg 2. Kanadyjki dwójki. Kan. 2.
Bieg 3. Składaki jedynki panów. S1W i S1T. długość maksymalna 450 cm.
Bieg 4. Składaki jedynki pań. S1W i S1T, długość maksymalna 450 cm.
Bieg 5. Składaki dwójki panów. S2W i S2T.
Bieg 6. Składaki dwójki mieszane. S2W i S2T.
Minimalną ilość osad ustala się na trzy łodzie dla każdego biegu.

6) **Miejsce i termin zgłoszeń.**
Zgłoszenia zawodników należy nadsyłać według załączników Nr. 1 i 2. Regulaminu Regatowego Polskiego Związku Kajakowego, wraz z zapodaniem numeru legitymacji zawodniczej w terminie do dnia 26 maja 1935 r., godz. 20-ta na adres: Małopolsko-Śląski Okręg P. Z. K. Kraków, Powiśle 9, Dr. Bolesław Luster.
Zgłoszenia uskutecznione po dniu 26 maja 1935 r. nie będą uwzględnione.
Zmiany zgłoszonych raz zawodników i łodzi po dniu 26 maja 1935 są niedopuszczalne.

7. **Wysokość wpisowego.**
Wysokość wpisowego ustala się na Zł. 3.00 od zawodnika, którą to kwotę należy przekazać równocześnie z przesłaniem zgłoszenia do Wyścigu na konto P. K. O. 24.920, Polski Związek Kajakowy, Warszawa Myśliwiecka 5, z zaznaczeniem celu wpłaty.
Zgłoszenia bez równoczesnego wpłacenia wpisowego uważane będą za nieważne.

8) **Miejsce i termin losowania.**
Losowanie numerów startowych odbędzie się w Krakowie w dniu 3 czerwca 1935 r. o godzinie 20-tej w lokalu Okr. Urzędu W. F. I. P. W. przy ul. Zwierzynieckiej 26.

9) **Miejsce i termin badania lekarskiego.**
Badanie lekarskie zawodników odbędzie się w Krakowie w dniu 7 czerwca 1935 r., o godz. 18-ej i w dniu 8 czerwca 1935, o godz. 10-tej w Ośrodku W. F. i P. W. przy ul. Zwierzynieckiej 26, a w dniu 9 czerwca w Nowym Targu w gmachu Sokoła o godz. 7-ej.

10) **Miejsce i termin mierzenia łodzi i odprawa zawodników.**
Mierzenie łodzi i odprawa zawodników odbędzie się w Nowym Targu w dniu 9 czerwca 1935 r. o godz. 7.30— na miejscu startu.

11) **Informacje specjalne.**
a) **Regaty są otwarte** dla zawodników zrzeszonych w Polskim Związku Kajakowym, posiadających legitymacje zawodnicze, i którzy z dniem 1 stycznia 1935 ukończyli 18 rok życia.
b) **Zawodnicy.** Wszyscy zawodnicy muszą umieć pływać i startują na własną odpowiedzialność.
c) **Ubiór.** Wszyscy zawodnicy startują w ubiorach klubowych (spodenki i koszulka z emblematem klubowym).
d) **Zastrzeżenie.** Zastrzega się prawo zmiany trasy zależnie od stanu wody.

12) **Nagrody.**
a) **Dla wszystkich biegów.**
Za uzyskanie pierwszego miejsca tytuł: Mistrz Polski w II-gim Międzynarodowym Wyścigu Dystansowym Górskim na rok 1395.
Za trzy piewsze miejsca żetony i dyplomy.
b) **Dla poszczególnych biegów.**
Bieg 1. Nagroda przechodnia za pierwsze miejsce.
Bieg 2. Nagrodnia przechodnia za pierwsze miejsce.
Bieg 3. a) Nagroda przechodnia Pana Wojewody krakowskiego Dra Mikołaja Kwaśniewskiego dla zdobywcy Mistrzostwa Polski. Zdobył w r. 1934 p. Gregor Hradetzky, Wiedeń, Austrja.
b) Nagroda przechodnia Pana Ministra Spraw Zagranicznych Józefa Becka dla najlepszego zawodnika zagranicznego. Zdobył w r. 1934 P. Gregor Hradetzky, Wiedeń, Austrja.
c) Nagroda przechodnia Pana Ministra Komunikacji Inż. Michała Butkiewicza dla najlepszego zawodnika polskiego. Zdobył w r. 1934 P. Alfred Czerny, YMCA, Kraków.
d) Nagroda przechodnia Pana Inż. Władysława Vàmosa dla najlepszego zawodnika kra-



Jacht „Temida I" na Bałtyku podczas burzy

kowskiego. Zdobył w r. 1934 P. Alfred Czerny, YMCA Kraków.

e) Nagroda przechodnia Zarządu Zdrojowiska Szczawnica dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas na odcinku Nowy Targ—Szczawnica. Nagroda dla zawodnika polskiego. Zdobył w 1933 P. Alfred Czerny, YMCA, Kraków.

f) Nagroda honorowa Pana Prezydenta Miasta Krakowa, Dra Mieczysława Kaplickiego dla zdobywcy drugiego miejsca.

Bieg 4. Nagrody honorowe za pierwsze trzy miejsca.

Bieg 2. a) Nagroda przechodnia „Pstrąga" Polskiego Związku Kajakowego dla zdobywców pierwszego miejsca. Zdobyli w r. 1934 Panowie Kasubeck i Joneck, Wrocław, Niemcy.

b) Nagroda przechodnia Pana Wojewody Śląskiego Dra Michała Grażyńskiego dla najlepszych polskich zawodników Ziemi Śląskiej. Zdobyli w 1934 r. Panowie Fuchs i Tinschert, Klub Kanuistów, Katowice.

c) Nagroda przechodnia Państwowej Komisji Zdrojowej Uzdrowiska Szczawnica, za najlepszy czas uzyskany na odcinku Nowy Targ — Szczawnica. Zdobyli w 1934 r. Panowie Kasubeck i Joneck, Wrocław, Niemcy.

d) Nagroda honorowa Pana Prezydenta Miasta Krakowa, Dra Mieczysława Kaplickiego dla zdobywców drugiego miejsca.

e) Nagroda honorowa Komitetu Zawodów dla najlepszych zawodników zagranicznych.

Bieg 6. Nagroda przechodnia Małopolsko-Śląskiego Okręgu Polskiego Związku Kajakowego dla zdobywców pierwszego miejsca. Zdobyli w 1934 r. Pani J. Górska i Pan F. Mucha, Śląski Klub Kajakowy, Chorzów.

Wszystkie nagrody przechodnie stają się własnością Klubów, względnie zawodników po trzykrotnem zwycięstwie.

Każdy Klub, wysyłający conajmniej trzy osady do Wyścigu, otrzymuje dyplom uznania.

Rozdanie nagród nastąpi po zakończeniu Wyścigu.

Dokładny program zostanie rozesłany z końcem marca 1935 r.

13) **Zbiórka zawodników.**
Zawodnicy zgłoszą się u Kierownictwa Wyścigu na starcie w dniu 9 czerwca 1935 r. po numery startowe, punktualnie o godz. 7.30 rano.

14) **Delegaci Klubów.**
Kluby, których zawodnicy biorą udział w regatach, upoważnione są do wysłania swych delegatów, którzy zgłoszą się do Kierownictwa Wyścigu na odprawie.

15) **Protesty.**
Ewentualne protesty należy składać do rąk Kierownictwa Wyścigu najpóźniej 1/2 godziny po ukończeniu Wyścigu, za równoczesnem złożeniem kaucji w wysokości Zł. 25.00. — W razie uznania protestu za słuszny — kaucja zostanie zwróconą.

Sekretarz: Za Zarząd: Przewodniczący:
Dr. Bol. Luster *In. Tad. Rząca*

UWAGA: Mistrzowie Polski w I-ym Międz. Długotyst. Wyścigu Górskim 1934 r.

Bieg 1 i 2 odpadły.
Bieg 3. Gregor Hradetzky, Wiedeń, Austrja.
Bieg 4. Johanna Kemeter, Monachjum, Niemcy.
Bieg 5. Kasubeck i Joneck, Wrocław, Niemcy.
Bieg 6. Górska i Mucha, Chorzów, Polska.

Komunikat Nr. 3

Regaty Okręgowe na Dunajcu.

1. **Nazwa zawodów.**
II-gie Regaty Górskie o Mistrzostwo Małopolsko-Śląskiego Okręgu P. Z. K.

2) **Termin.**
Regaty odbędą się w czasie Zielonych Świąt w dniach 9 i 10 czerwca 1935 r.

3) **Trasa.**
Regaty odbędą się na rzece Dunajcu na przestrzeni od Nowego Targu do Nowego Sącza.

4) **Start i Meta.**
Start.
W oba dnie o godz. 10.30 pojedyńczo w odstępach jednominutowych.
I-szy dzień w Nowym Targu przy moście drogowym Km. 0.
II-gi dzień w Szczawnicy przy przystani Pień. S. K. T. S. „Wisła", Km. 46.
Meta.
I-szy dzień w Szczawnicy przy przystani Pień. S. K. T. S „Wisła". Km. 46.
II-gi dzień w Nowym Sączu przy przystani Towarzystwa Wioślarskiego. Km. 94.

5) **Rodzaje i kolejność biegów.**
Bieg 1. kajaki szwedzkie jedynki.
Bieg 2. kajaki szwedzkie dwójki.
Minimalną ilość osad ustala się na trzy łodzie dla każdego biegu.

6) **Miejsce i termin zgłoszeń.**
Zgłoszenia zawodników należy nadsyłać według załączników Nr. 1 i 2. Regulaminu Regatowego Polskiego Związku Kajakowego wraz z zapodaniem numeru legitymacji zawodniczej w terminie do dnia 26 maja 1935 r. godz. 20-ta pod adresem: Małopolsko-Śląski Okręg P. Z. K. Kraków, Powiśle 9. Dr. Bolesław Luster.
Zgłoszenia uskutecznione po dniu 26 maja 1935 r. nie będą uwzględnione.
Zmiany zgłoszonych raz zawodników i łodzi po dniu 26 maja 1932 r. są niedopuszczalne.

7) **Wysokość wpisowego.**
Wysokość wpisowego ustala się na Zl. 3.00 od zawodnika, którą to kwotę należy przekazać równocześnie z przesłaniem zgłoszenia do zawodów na adres: Małopolsko-Śląski Okręg P. Z. K., Kraków, Powiśle 9. Dr. Bolesław Luster.



Wybrzeże H-lskie podczas burzy
Fot. J. Rylski

8) **Nagrody.**
Za uzyskanie pierwszego miejsca tytuł: Mistrz Okręgu w II-gich Okręgowych Regatach Górskich 1935 r.
Za pierwsze trzy miejsca dyplomy.
Bieg 1. Puhar przechodni Zarządu Okręgu za zdobycie pierwszego miejsca.
Bieg 2. Puhar przechodni Zarządu Okręgu za zdobycie pierwszego miejsca.

9) **Miejsce i termin losowania.**
Losowanie numerów startowych odbędzie się w Krakowie w dniu 3 czerwca 1935 r. w lokalu Okręgowego Urzędu W. F. i P. W. przy ul. Zwierzynieckiej 26 o godz. 20-ej.

10) **Miejsce i termin badania lekarskiego.**
Badanie lekarskie zawodników odbędzie się w Krakowie w dniu 7 czerwca 1935 r. o godz. 18-ej i w dniu 8 czerwca 1935 r. o godz. 10-ej w Ośrodku W. F. i P. W. przy ul. Zwierzynieckiej 26, a w dniu Regat w Nowym Targu w lokalu Sokoła o godz. 7-ej.

11) **Miejsce i termin mierzenia łodzi i odprawa zawodników.**
Mierzenie łodzi i odprawa zawodników odbędzie się w Nowym Targu w dniu 9.VI.1925, na starcie o godz. 7.30.

12) **Zbiórka zawodników.**
Zawodnicy zgłoszą się u Kierownictwa zawodów na starcie w dniu 9.VI.1935 r. po numery startowe punktualnie o godz. 7.30.

13) **Delegaci Klubów.**
Kluby, których zawodnicy biorą udział w regatach, upoważnione są do wysłania swych delegatów, którzy zgłoszą się do Kierownictwa zawodów na odprawie.

14) **Informacje specjalne.**
a) **Regaty są otwarte** dla zawodników zgłoszonych do Komisji Zawodów P. Z. K., członków Klubów Małopolsko-Śląskiego Okręgu P. Z. K.
b) **Zawodnicy.** Wszyscy zawodnicy muszą umieć pływać i startują na własną odpowiedzialność.
c) **Zastrzeżenia.** Zastrzega się prawo zmiany trasy zależnie od stanu wody.
d) **Ubiór.** Wszyscy zawodnicy startują w ubiorach klubowych (spodenki i koszulka z emblematem klubowym).

15) **Protesty.**
Ewentualne protesty należy składać do rąk Kierownictwa zawodów najpóźniej 1/2 godziny po ukończeniu Regat, za równoczesnem złożeniem kaucji w wysokości Zł. 25.00. — W razie uznania protestu za słuszny — kaucja zostanie zwrócona.

Za Zarząd

Sekretarz: *Dr. Bol. Laster*

Przewodniczący: *Inż. Tad. Rząca*

Czy spełniłeś już obowiązek obywatelski?

Złóż ofiarę na F. O. M.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, ½ strony zł. 155, ¼ str. 80, ⅛ strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.